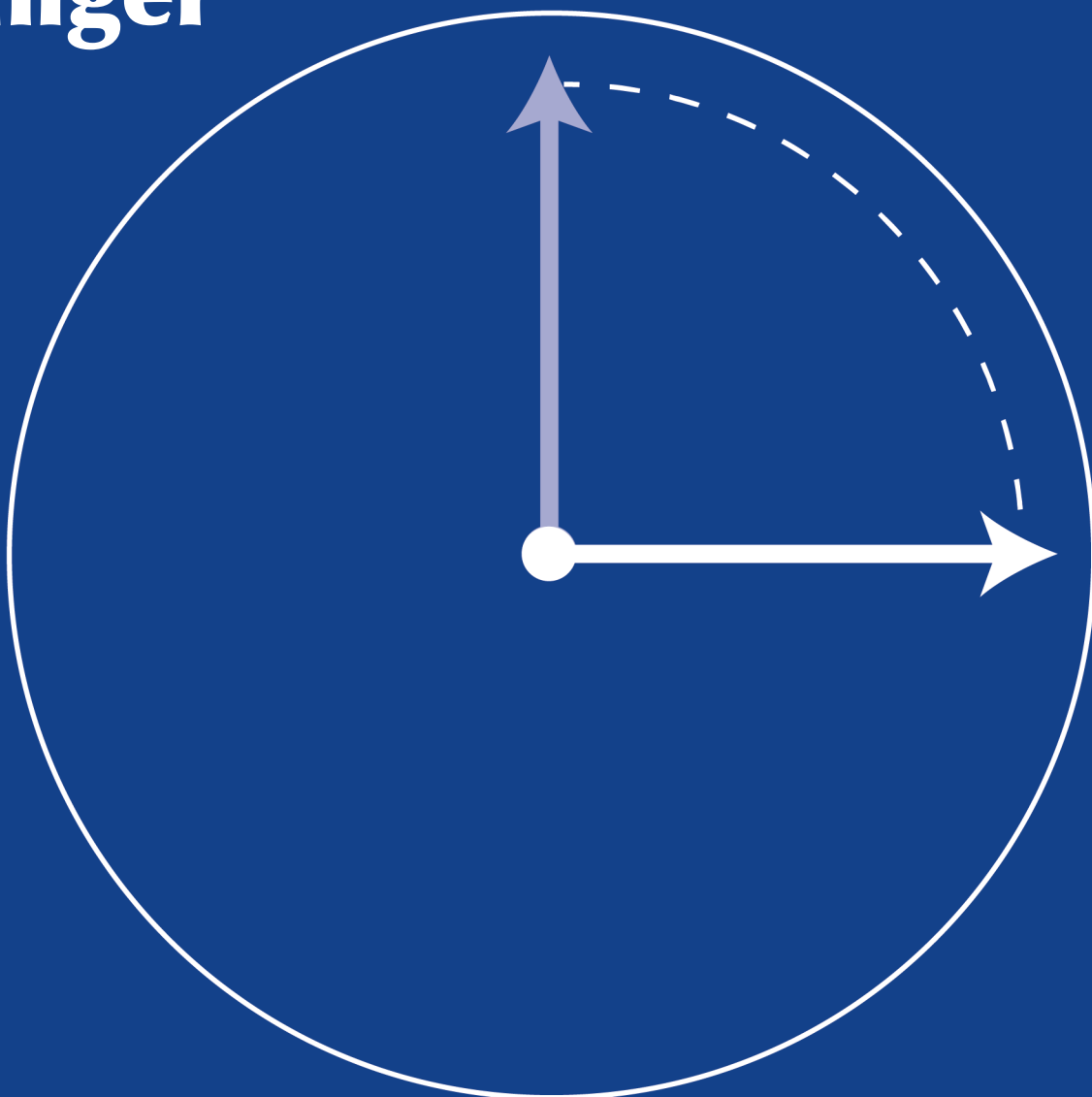


15 minutters byen

Internationale erfaringer





15 minutters byen - Internationale erfaringer

November 2022

Udarbejdet af:

Aalborg Universitet for Realdania

Malene Freudendal-Pedersen, Professor

Daniel Galland, Lektor

Emil Høg, Videnskabelig Assistent

Olivia Hecht Stenum, Videnskabelig Assistent

Anne Geertje Bouman, Praktikant

Om projektet:

Dette er den første rapport i det Realdania finansieret forskningsprojekt om konceptet '15 minutters byen', som omhandler hvordan konceptet kan ses og bruges i dansk kontekst.

Denne første rapport beskæftiger sig med, hvordan konceptet er benyttet i udlandet og belyser internationale erfaringer fra fem cases samt en refleksion over, hvordan konceptet potentielt kan benyttes i mindre byer.

Indhold

Resume	04
Introduktion	
15 minutters byen	08
Hverdagslivet	12
Casestudier	
Paris	18
Portland	26
Melbourne	32
Milano	40
Bogotá	46
15 minutters by konceptet i mindre byer	52
Potentialet ved 15 minutters byen	56
Reference- og illustrationsliste	58

Resume

Idéen om at skabe en 15 minutters by har de seneste år vundet indpas internationalt. Dette kan skyldes at konceptet om at skabe en 15 minutters by foreslår en omstrukturering af bystrukturen, der kan håndtere de problematikker, som byer i hele verden står overfor såsom klimaforandring, social ulighed og konsekvenserne af COVID-19 pandemien. Store internationale organisationer som IPCC, C40 og UN-Habitat har omfavnet konceptet og sat det på deres egen dagsordenen, og flere byer arbejder allerede med implementeringen af 15 minutters byen. I denne rapport undersøges der, hvordan fem større byer arbejder med konceptet, som er tilpasset til de enkelte byers specifikke kontekst og fokus. Konceptet er endnu ikke set udrullet i mindre byer, men til sidst i rapporten peger vi alligevel på to mindre byer, der har arbejdet med tiltag, der har ligheder med 15 minutters by konceptet.

Men hvad er en 15 minutters by? Konceptet, som blev introduceret af professor Carlos Moreno i 2016, går ud på at ændre bystrukturen, så borgerne har adgang til de væsentligste af hverdagslivets funktioner indenfor en tidsmæssig radius af 15 minutter til fods eller på cykel fra deres bopæl. Dette kan lade sig gøre ved at ændre bystrukturen, så der skabes flere mindre kvarterer og bycentre i byen, og funktionerne bringes tættere på borgernes bopæl, så de kan tilgås uden at skulle gøre brug af bil. De 15 minutter skal dog forstås som en rammefortælling, og konceptet kan derfor justeres alt efter den enkelte bys kontekst, hvilket vil sige, at den tidsmæssige radius også kan være f.eks. 5 eller 20 minutter. Konceptet kaldes også 15 minutters byen og 30 minutters territoriet som en understregning af adgangen mellem de forskellige bykvarterer og forstæder.

Denne rapport har fokus på, hvordan fem større byer bevidst bruger 'storytelling' (fortællinger) som redskab til at skabe en let forståelig vision for byen, som borgene kan se sig selv i. Disse fortællinger spiller en vigtig rolle, for hvordan der skabes konsensus og opbakning til de forandringer en ændring af bystrukturen medfører. Derudover undersøges det, hvordan byerne arbejder med at integrere hverdagslivet i deres planlægning, og hvilken indflydelse det har på implementeringen af konceptet. De fem storbyer, som denne rapport primært tager udgangs-

punkt i, har forskellig tilgang til implementeringen af 15 minutters byen. Fælles for dem alle er dog, at konceptet er blevet brugt politisk til at skabe en fortælling, om hvordan de forskellige udfordringer, de hver især står overfor, kan løses. I alle byer er det en stærk fortælling, om hvordan konceptet kan være med til at skabe en levet og mere bæredygtig by.

I både Paris og Milano blev konceptet om 15 minutters byen et middel til at skabe genoprettelsesstrategier gennem midlertidig planlægning som konsekvens af Covid-19 pandemien. I Paris blev konceptet en del af genvalgskampagnen for den parisiske borgermester, i tæt samarbejde med Carlos Moreno. Derfor er tilgangen i Paris meget lig det koncept, som Carlos Moreno introducerede i 2016. I Milano har der især været fokus på, hvordan 'tactical urbanism'¹ kan bruges som middel til at eksperimentere med byens arealanvendelse.

I Portland introducerede man allerede i 2013 konceptet 'Complete Neighborhoods', hvor byen fokuserede på at skabe tilgængelighed indenfor 20 minutter. Ideen var, ligesom med 15 minutters byen, at skabe en mere retfærdig og sund by, hvor funktionerne i byen er fordelt ligeligt i byens kvarterer. I Melbourne blev der i 2017 påbegyndt en lignende tilgang med introduktionen af '20 Minute Neighbourhoods', hvor formålet bl.a. var at forbinde byen med landdistrikterne. Konceptet i Melbourne lægger vægt

¹ Tactical urbanism: En bottom-up, lokal forankret tilgang til byplanlægning og bydesign, hvor billige og kortsigtede indgreb anvendes til at skabe varige ændringer i det byggede miljø gennem inddragende og eksperimenterende tiltag i lokalsamfundet.

på sundhed, fællesskab og social retfærdighed, og implementeringen af konceptet er i høj grad drevet af inddragende planlægningsprocesser med lokale borgerne.

Bogotá, som er den største af de byer vi præsenterer i denne rapport, arbejder med at skabe en 30 minutters by, hvor fokus er på at mindske ulighed mellem byens borgere og kvarterer. Byen har været præget af en skæv fordeling af funktioner i kvarterne, og målet med implementeringen af konceptet er

derfor at reducere transporttid og omkostninger for at rejse på tværs af byen. De to mindre byer Vauban og Kirkland, vi kort beskriver til sidst i rapporten, har begge arbejdet på tiltag som minder om 15 minutters byens målsætninger. Begge byer har arbejdet med at samle funktioner og skabe social diversitet for at skabe bæredygtige kvarterer med høj livskvalitet, hvilket stemmer overens med nogle af visionerne for 15 minutters by konceptet.

Skemaet illustrerer casebyernes forskellig størrelse, hvilke tidlige og rumlige niveauer de arbejder med konceptet på samt den fortælling, hver by skaber med konceptet. Det viser at konceptet om en 15 minutters by kan tilpasses til den enkelte bys kontekst, visioner og behov.

By	Indbyggere	By/region skala	Koncept	Storytelling
Paris	2,2 millioner	By	15 minutters by	‘Paris en Commun’
Portland	660.000	By	20 minutters by	‘Portland som en sund og retfærdig by hvor mennesker kan trives’
Melbourne	5 millioner	By og region	20 minutters by	‘Melbourne er en by hvor man kan leve lokalt i inkluderende, sunde kvarterer’
Milano	1,4 millioner	By og region	15 minutters by	‘I Milano er byen højst 15 minutter væk’
Bogotá	7,4 millioner	By	30 minutters by	‘Bogotá er en tilgængelig og blandet by for alle borgere’
Vauban	5600	Kvarter	Delvis bilfri by	‘Eco-friendly living i Vauban’
Kirkland	91.000	By	10 minutters by	‘Kirkland er en by hvor man kan bo, leve og lege’

Introd

uktion

15 minutters byen

Klimaforandringer og konsekvenserne af COVID-19-pandemien er to af de store problematikker, byer globalt står overfor at håndtere. Disse udfordringer kræver store ændringer i den måde, vi gennem de sidste mange årtier har planlagt på. Vedtagelsen af FN's Verdensmål for Bæredygtig Udvikling har, især med delmål 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund, sat særligt fokus på byernes rolle i den bæredygtige omstilling.

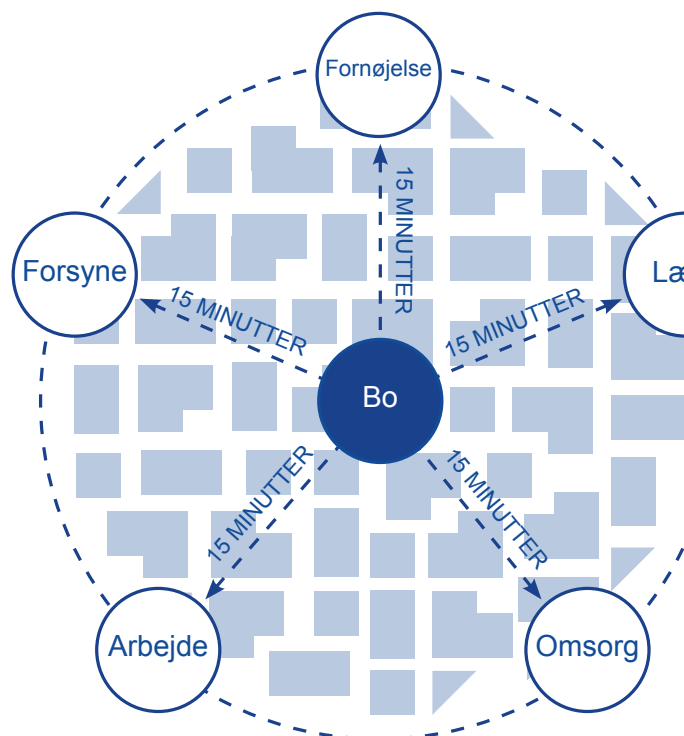
Dette har betydet et stigende fokus på byplanlægning og -politik, og opmærksomhed rettes mod byer og nye planlægningskoncepter som en ny måde at håndtere globale klimaforandringer. Et planlægningskoncept der især har vundet indpas, er ideen om 15 minutters byen.

Professor Carlos Moreno (Université Paris I, Sorbonne Business School) introducerede konceptet om 15 minutters byen i 2016. Det grundlæggende princip er, at alle borgere har adgang til de væsentligste daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter fra deres bopæl enten til fods eller på cykel. De 15 minutter er en rammefortælling, og der vil alt efter konteksten være steder, hvor det er relevant at tale om f.eks. 5 minutter eller 20 minutter. De 15 minutter er således grundlæggende en måde at løfte nærhed og tidsforbrug i hverdagslivet op øverst på planlægningsdagsordenen. Ideen i store byer er at ændre bystrukturen og danne mindre kvarterer, så byen har mange bymidter. I mindre byer handler det grundlæggende om at ændre eksisterende bildomineret infrastruktur. For både små og store byer er formålet at give aktiv grøn mobilitet førsteprioritet.

Konceptet om 15 minutters byen blev endnu mere aktuelt under COVID-19 pandemien, fordi det blev illustreret, hvordan en anden rytme og hastighed havde positiv indvirkning på byen, og det hverdagsliv der udspillede sig. Samtidig betød nedlukningerne, at borgere mange steder var tvunget til at opholde sig i deres nærområde, og det tydeliggjorde, at adgangen til byens funktioner og daglige fornødenheder ikke var ligeligt fordelt. 15 minutters byens fokus på det lokale liv, med reduceret behov for at rejse på tværs af byen, var derfor både en måde at reducere smitterisiko og belastningen på det offentlige transportsystem samtidig med, at det styrkede lokale økonomier.

Dette gav konceptet om 15 minutters byen stor international opmærksomhed og synlighed i forhold til konceptets potentiale til at håndtere flere kriser på en gang - ikke mindst i forhold til klima og sundhed. Konceptet har fået stor global interesse og modtaget flere internationale priser. Forummer som C40 og UN Habitat har taget konceptet til sig og arbejder aktivt for at skabe internationale netværk for byer, der arbejder med konceptet. Denne store internationale interesse for konceptet viser et tydeligt behov for nye bykoncepter, der adskiller sig fra den monofunktionalistiske planlægning.

III. 01 De seks essentielle funktioner, som skal være tilgængelig i 15 minutters byen.



Konceptet tager udgangspunkt i seks funktioner, som er essentielle for 15 minutters byen, og som skal være tilgængelige for alle borgere. De seks funktioner, som vist ved illustration (ill.) 01, er: at **bo** (mulighed for at bo i byen uanset socioøkonomisk status og indkomst), at **arbejde** (arbejdspladser og fjernarbejdspladser), at **forsyne sig** (indkøbsmuligheder), **omsorg** (lægeklinikker, sundhedscentre, tandlæger etc.), **læring** (skoler, universiteter, daginstitutioner etc.) og **fornøjelse** (kulturelle aktiviteter, grønne områder og opholdssteder etc.). Konceptet bag 15 minutters byen er således også et opgør med en moderne monofunktionel bystruktur, men hvor der i stedet skabes et fokus på nærhed, tæthed, diversitet og lighed:

Nærhed handler både om afstand og tidsforbrug til byens essentielle funktioner. F.eks. skal indkøbsmuligheder både være fysisk tæt på og lette at komme til. Det betyder, at adgangen til indkøbsmulighederne ikke kun skal være 'tæt på' i fugleflugtslinje, men at der også tages højde for fysiske barrierer og hindringer, som har betydning for tidsforbruget. Ved at indtænke nærhed i byudviklingen modvirkes problematikker relateret til biltransportens CO₂-emissioner, spredt byudvikling og arealanvendelse.

Tæthed er et væsentligt element i planlægningen af 15 minutters byen, da nærhed til funktioner kun er muligt i en tæt by. Tæthed handler om, at der skal bo mennesker nok til at opretholde de nødvendige funktioner. Samtidig er det også vigtigt, at antallet af mennesker i kvarterne ikke overbelaster de tilgængelige funktioner. Det handler altså om at skabe en optimal sammenhæng mellem udbud af funktioner, areal, infrastruktur, ressourcer og antal af borgere i kvarterne.

Diversitet handler både om diversitet i funktioner og bygninger men også om diversitet i mennesker og kultur. Der skal være diversitet i de funktioner, som et kvarter tilbyder. Fra sin bopæl skal man, som et minimum kunne tilgå de funktioner, som konceptet opstiller (arbejde, forsyne sig, omsorg, læring og fornøjelse). Udover dette skal kvarterne også være mangfoldige, så det er attraktivt for mennesker med forskellig kulturel baggrund og familiesammensætninger at bo der.

Lighed fokuserer på, hvordan funktionerne i dag er spredt ud over byen, hvilket skaber ulighed blandt borgere, når de skal nå de daglige gøremål. De fleste byer er i dag bilorienterede, hvilket betyder, at dem der har råd til bil favoriseres over dem, som ikke har råd til (eller ikke ønsker at eje) en bil og i stedet benytter kollektiv transport samt gang- og cykelnetværk. Der fokuseres på potentialet ved digitalisering og smarte løsninger, der kan forbedre delemobilitet, samkørselsordninger, nye digitale byggemetoder, brug af vedvarende energiformer, fjernarbejdspladser, co-working kontorer og meget mere.

Ideen om 15 minutters byen er i direkte modsætning til den funktionsopdelte byplanlægningspraksis, hvor bystrukturen er bygget op omkring adskilte bolig-, erhverv- og industriområder. Denne form for byplanlægning, som blev fremmet af det modernistiske udviklingsideal, har domineret gennem de sidste 70 år. Her stod arkitekter som Le Corbusier i spidsen for planlægning af byer baseret på funktionsopdelt spredt byudvikling. Ideen var at skabe effektive byer, hvor adskilte funktioner og infrastruktur først og fremmest prioriterede let adgang for biler, hvilket afspejlede datidens ideer om det ideelle samfund.

I dag stiller man imidlertid spørgsmålstegn ved bæredygtigheden af disse planlægningsidealer, der har resulteret i, at byer i høj grad er designet til biler, hvilket kan ses i både arealanvendelse, luftforurening og CO₂-udledninger – alle problematikker som byer verden over forsøger at håndtere. 15 minutters byen ses derfor som en måde at bryde med funktionsopdelte byplanlægningsprincipper og modvirke spredt byudvikling. Selvom byens funktioner stadigvæk er omdrejningspunktet for byplanlægningen, ændres fokus med 15 minutters byen fra adgang til funktioner til i stedet at fokusere på nærhed og fordeling af byens funktioner. Integration af funktioner og diversitet i byens forskellige kvarterer er derfor afgørende i planlægningen af 15 minutters byen.

Hvad med offentlig transport?

Der er i konceptet fokus på, at de sociale funktioner skal kunne tilgås inden for en tidlig radius af 15 minutter ved aktiv grøn mobilitet f.eks. ved at gå eller cykle. Dog afhænger afstanden, som man kan tilbagelægge på 15 minutter i høj grad af rejseformen og fysisk formåen. Det betyder dog ikke, at offentlig transport ikke spiller en vigtig rolle i byens transportnet, men snarere at aktiv grøn mobilitet ses som et vigtigt middel til at fremme sundhed, velvære, social interaktion og lighed i mobilitetsmuligheder. Alligevel er et velfungerende offentligt transportsystem i byen vigtigt, da det skal forbinde kvarterer og bydele med resten af landet.

VIL DU VIDE MERE?

Moreno, C.; Allam, Z.; Chabaud, D.; Gall, C.; Pratlong, F. Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities* 2021, 4, 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

Allam Z, Moreno C, Chabaud D, Pratlong F. Proximity-Based Planning and the “15-Minute City”: A Sustainable Model for the City of the Future. IDEAS Working Paper Series from RePEc. Published online 2022. doi:10.1007/978-3-030-38948-2

Hvorfor 15 minutter?

Ifølge Carlos Moreno er tidsintervallet på netop 15 minutter ikke så væsentligt. Der kan i samme format arbejdes med en 5-, 10-, 20- eller 30 minutters by. Den tidsmæssige dimension i konceptet er dog vigtig, da den foreslår et skift i byplanlægningen fra den klassiske afstandsbaseret tilgang, hvor man måler i meter eller kilometer til en mere tidsbaseret tilgang, hvor man måler i minutter, og hvor den menneskelige skala, aktiv grøn mobilitet og sociale interaktioner fremmes. Han beskriver denne tidsmæssige dimension med begrebet 'chrono-urbanism', som er et planlægningsprincip om forståelsen af de forskellige rytmer i byen, der ændrer sig i løbet af dagen, ugen og sæsonen.

Begrebet 'chrono-urbanism' beskæftiger sig med forholdet mellem tid og rum. Det foreslår, at den tidsmæssige dimension integreres i planlægningen ved at kombinere tid, rum, bevægelse, det byggede miljø, tidsplaner og flow. For at integrere den levede tid, eller den måde vi oplever tid på i byplanlægningen, er det vigtigt at forstå byens forskellige rytmer. Byens rytme afhænger i høj grad af tidspunktet på dagen, ugen og året. Det ene øjeblik kan et sted vrimle med mennesker, mens det på andre tidspunkter kan være helt øde. I takt med at byens rytme ændrer sig, skal rummets aktivitet og dermed funktionen i rummet, også ses som flydende. Konceptet om 15 minutters byen foreslår at de seks funktioner, som hvert kvarter skal indeholde, også skal planlægges i forhold til det tidsmæssige aspekt. F.eks. bruges et kontor kun i arbejdstimerne på hverdage, og rummet derfor står tomt udenfor dette tidsrum, har det potentiale til at udfylde en anden funktion. Eller en skolegård som udenfor skolens åbningstider kan bruges som offentlig park for borgerne.

Storytelling

Det at fortælle historier er ikke noget nyt. Historier har, så længe mennesker har eksisteret været en vigtig del af at huske fortiden, afbillede nutiden og drømme om fremtiden. Hvad enten fortællinger afspejler fortiden, eller hvordan vi tænker eller ønsker fremtiden skal se ud, er historiefortælling et vigtigt kommunikativt redskab, som er med til at definere den materielle verden omkring os.

Netop historiefortællingens rolle i politik og planlægning blev taget op, da Forester og Fischer i 1993 først udgav *'The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning'* og bl.a. retorisk stiller spørgsmålet om vores sprog blot afspejler og afbilder verden, eller om sproget i høj grad former vores syn på verden. Denne bog var begyndelsen på en diskussion af betydningen af historiefortælling, og da Fischer og Gottweis i 2012 udgav bogen *'The Argumentative Turn Revisited: Public Policy as Communicative Practice'*, fik de for alvor understreget betydningen af sprog, diskurser og argumenter for politik og planlægning. Andre teoretikere, såsom Throgmorton (1996) og Sandercock (2003) der er inspireret af denne tankegang, har understreget, at det især er vigtigt i forhold til beslutninger om, hvordan fremtidens byer skal se ud. Her er det historiefortællingen, der spiller en essentiel rolle når det handler om at overbeviser forskellige typer af aktører. Dette fokus gør det tydeligt, at planlægning ikke blot er en praksis men også en bestemt måde at tænke om fremtiden. Ifølge Fainstein og Defilippis er *'Planlægning er et indgreb, der har til formål at ændre det eksisterende forløb af begivenheder'*. Med andre ord: at påvirke fremtiden i en bestemt ønsket retning.

I denne rapport har vi fokus på strategisk tænkning og historiefortælling, når vi gennemgår de forskellige cases om 15 minutters byen. I de forskellige byer bruges konceptet til at understøtte en specifik politisk diskurs, som relaterer sig til f.eks. miljø, folkesundhed, tryghed, social integration og/eller økonomisk fremgang. På den måde illustrerer denne rapport ligeledes hvordan konceptet om 15 minutters byen bruges til at indramme forskellige bypolitiske problemer og løsninger, samtidig med, at det former politiske dagsordener på forskellige niveauer. Derved illustreres det ligeledes, hvordan forskelligartede byer bruger konceptet, ved at tilpasse det til den lokale kontekst. For at synliggøre denne proces identificerer vi for alle cases en overordnet historiefortælling (diskurs) samt nogle af de storylines, som hver især indrammer forskellige tiltag og initiativer, og understøtter den overordnede fortælling. Storylines er udsagn, der opsummerer komplekse problemstillinger og genererer mening samt viser sammenhænge mellem situationer eller begivenheder. Efterhånden som disse historier bliver accepteret, sagt og gentaget, bliver de til talemåder og en specifik tilgang til løse problemer og kan bruges til at styrke fortællingerne. Når planlægningsmæssige problemstillinger og mulige løsninger defineres, spiller de retoriske og diskursive kvaliteter i fortællingerne en central rolle i at fremme bestemte løsninger og overbevise aktører om deres nødvendighed.

VIL DU VIDE MERE?

Sandercock, L. 2003. "Out of the Closet: The Importance of Stories and Storytelling in Planning Practice." *Planning Theory Practice* 4 (1): 11–28.

Hajer, & Versteeg, W. (2005). A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 7(3), 175–184.
<https://doi.org/10.1080/15239080500339646>

Det nye mobilitetsparadigme

Det udgangspunkt der ligger til grund for denne rapport skal findes i mobilitetsparadigmet, der beskriver en teoretisk tilgang, hvor fokus er på den globale og lokale bevægelse af mennesker, kapital, varer, ideer, koncepter, tanker med mere. Formålet er at forstå, hvilken rolle det spiller for, hvordan det moderne samfund ser ud og udvikler sig. Den tilgang blev startet, af den engelske sociolog John Urry som i 2000 udgav bogen *'Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century'*. Her argumenteres der for, at vi ikke længere kan forstå det sociale liv med udgangspunkt i noget statisk, men at vi i stedet må forstå det via bevægelse.

Siden 2000 er denne tilgang vokset og er i dag et stadig voksende tværvideenskabeligt forskningsfelt. Mobilitetsbegrebet har udover fysisk bevægelse også fokus på de mentale, sociale og kulturelle aspekter af bevægelse. John Urry skrev i 2007 bogen *'Mobilities'*, hvor han kritiserer den konventionelle trafikplanlægning for at behandle behovet og forbruget af mobilitet som en 'sort boks' og argumenterer for, at der er alt for meget trafik og for lidt kultur og samfundsmæssige dynamikker i forståelsen af den fysiske bevægelse. I forhold til konceptet om 15 minutters byen betyder mobilitetsparadigmet, at der fokuseres på meget mere end aktiv grøn mobilitet i sig selv. I stedet er fokus på de kulturelle, sociale og miljømæssige aspekter af et nyt planlægningskoncept, der fundamentalt ændrer på hierarkiet i den måde, vi tidligere har bevæget os på.

VIL DU VIDE MERE?

Urry, J. (2000) *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203021613>

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.

Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (1st ed.). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203446713>

Hverdagslivet

Hverdagslivet og vigtigheden af de forskellige aktiviteter vi har i hverdagslivet, er udgangspunktet for arbejdet med 15 minutters byen i denne rapport. Byen og den måde den er planlagt på, skaber rammerne om hverdagslivet og definerer, hvordan de forskellige aktiviteter udføres. En bæredygtig omstilling kræver en ændret planlægning og udbudside, men handler også om at ændre forbruget. Bæredygtige vaner og adfærd skal i høj grad implementeres, i det liv vi lever og gentager hver eneste dag.

Hverdagslivet er det liv, vi lever og reproducerer hver dag, og det er et kludetæppe af indbyrdes forbundne komponenter og aktiviteter f.eks. arbejde, skole, indkøb, shopping, kultur og fritidsaktiviteter. For familier er det ikke kun koordineringen af en enkelt persons hverdagslivsaktiviteter, der er i centrum men ligeledes deres børns og partners aktiviteter. En modernistisk planlægning med fokus på biler har betydet, at denne organisering af hverdagslivsaktiviteter har bilen som omdrejningspunkt. Bilen fungerer som den lim, der gør det muligt at samle alle de komponenter og aktiviteter, der er forbundet med det moderne liv. På den måde er det at planlægge en 15 minutters by også en stor kulturændring, fordi den kræver en omorganisering af mange hverdagsliv. De fleste af hverdagslivets aktiviteter er rutineprægede og tages for givet som f.eks., hvordan vi kommer på arbejde. Det betyder også, at den mobilitet vi primært bruger, kommer til at symbolisere mere end blot det at tilbagelægge fysisk afstand. Derfor er bilen f.eks. oftest spundet ind i følelser og ideer om det gode liv, opfattelser af frihed og fællesskab. Bestræbelserne på at opnå, hvad vi hver især forbinder med 'det gode liv', afspejles i de forskellige komponenter, der udgør hverdagslivet. Det betyder f.eks. at valg af skole, fitnesscenter, dagligvarebutikker osv. ikke nødvendigvis fortages på baggrund af afstand til hjemmet men i højere grad på, hvordan de passer ind i det liv, vi ønsker at skabe for os selv og vores familie.

At forstå hverdagslivet betyder også at anerkende, at ændring af adfærd ikke kun handler om rationelle faktorer som tid og penge, men at ændrede rammer, ny planlægning og god kommunikation om formålet med ændringerne spiller en essentiel rolle. At bede familier om at ændre på hverdagens praksisser (ved f.eks. at tage offentligt transport eller cykle fremfor at køre i bil på arbejde) betyder, at vi beder dem om at ændre organiseringen af deres hverdagsliv, da det at tage bilen på arbejde ofte hænger sammen med andre aktiviteter f.eks. at hente eller aflever børn i institution og skole eller gøre dagens indkøb på vejen hjem. Forståelsen af hverdagslivet er en indgang til at forstå, hvordan bestemte vaner produceres og reproduceres, og dermed skaber bestemte kulturer, der også producerer og reproducerer politik og planlægningspraksisser. F.eks. er ideen om, at *'når man har børn, har man brug for en bil'*, en forståelse der fylder meget i planlægningspraksis og

organisering af hverdagsliv. Det handler dog også om, hvilke stemmer der fylder, for i 2020 levede knap 40% af familier i Danmark uden bil ifølge Danmarks Statistik. På den måde passer konceptet om 15 minutters byen allerede til mange hverdagsliv i Danmark. Konceptet fokuserer på at ændre et hierarki i byens infrastruktur, som vi i dag tager for givet og i stedet sætte det levede liv, sundhed og håndtering af klimaforandringer øverst på dagsordenen.

Kernen i konceptet om 15 minutters byen er således først og fremmest, at tænke byen som et sted hvor mennesker kan bo og leve. Som en by hvor hovedfokus er på bæredygtighed og livskvalitet, og hvor håndtering af klimaforandringer er i fokus. Der er stort fokus på aktiv bevægelse i 15 minutters byen, og det skyldes ikke mindst den store udfordring, der er i forhold til biltransporten, dens arealanvendelse og CO₂-udledning. I en by som København er det f.eks. 54% af byen fælles plads, der bliver brugt på veje og parkeringspladser.

Der ligger således i konceptet en anerkendelse af, at måden vi har bygget byer på gennem de sidste mange årtier, er designet omkring en infrastruktur bestående af asfalt, der ikke er hensigtsmæssigt for eksempel i forhold til håndtering af regnvand. Denne prioritering definerer, hvordan byens rum kan bruges og skaber et bestemt hierarki. Hverdagslivsperspektivet er en essentiel faktor at indtænke i 15 minutters byen for at gøre planlægningen kontekstspecifik. De seks funktioner som hvert kvarter i 15 minutters byen skal indeholde, er brede kategorier. F.eks. kan adgang til 'fornøjelse' både betegnes som museer, biografer eller legeland. Her er det vigtigt at have en forståelse for, hvilke typer af hverdagsliv der udspiller sig i et specifikt kvarter. Det betyder at være opmærksom på hvor mange unge, gamle og familier et 15 minutters kvarter skal indrettes til, og hvilke specifikke funktioner de synes der mangler. Når hverdagslivet har fået en stemme, og hverdagslivets aktiviteter er gjort synlige, er der et godt udgangspunkt for at målrette fortællinger (storytelling og storylines) og skabe billeder af, hvordan livet i en 15 minutters by kan se ud. Det handler også om at give folk en forestilling om, hvordan deres liv kan fungere på en anden måde end med bilen i centrum. Inden for forskningen i politik og planlægning er der inden for de seneste 20 år kommet et stort fokus på betydningen af historiefortælling, når der skal skabes nye typer af fremtidig planlægning.

VIL DU VIDE MERE?

Freudental-Pedersen, M (2022). Making Mobilities Matter. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003100515>.

Casest

studier

PARIS



2.200.000



105 km²



15-Minute City



Paris

5 km

‘Paris en Commun’

Borgermesteren i Paris, Anne Hidalgo, har siden sin valgkamp i 2020, i tæt samarbejde med Carlos Moreno, arbejdet på at omdanne Paris til en 15 minutters by. Implementeringen af 15 minutters byen i Paris er således den empiriske afprøvning og udviklingscase i forhold til konceptet. Fortællingen om 15 minutters byen i Paris har fra starten været meget klar, ikke mindst fordi den spillede en vigtig rolle i Anne Hidalgos valgkamp. Det blev gjort under overskriften ‘Paris en Commun’, som kan oversættes til ‘Paris Sammen’. Implementeringen af 15 minutters byen bliver hermed italesat som et middel til at gøre Paris grøn, bæredygtig og inkluderende for alle borgere.

De centrale elementer i planen er en CO₂-neutral økonomi, et sundt liv for borgerne i Paris, samfundsengagement, social samhørighed og interaktion samt reducere af bilens dominans og fremme af aktiv grøn mobilitet. Fortællingen taler i høj grad ind i ønsket om ‘det gode liv’, hvor transporttid nu i stedet kan bruges på kvalitetstid med de vigtige mennesker i ens liv. Carlos Moreno har været med til at skabe kampagnen i Paris og derfor refereres der ofte til Paris, når der tales om 15 minutters byen – netop fordi fortællingen her har været meget klar. Fortælling om Paris som en 15 minutters by komplimenteres yderligere af Paris Kommune ved et konceptdiagram, der let forståeligt illustrerer Paris som en 15 minutters by (ill. 03).

15 Minutters Byen i Paris

I visionen om at skabe en 15 minutters by i Paris, er der et stort fokus på nærhedsprincippet, og Paris arbejder med, at de forskellige kvarterer i byen bygges op efter ideen om nærhed, tæthed, diversitet og lighed. Kvartererne skal indeholde seks funktioner: bolig, beskæftigelse, uddannelse, sundhedspleje, indkøb og underholdning, og man ønsker at skabe lokale selvforsynende arrondissements. Paris ønsker, at byens væsentligste funktioner skal være tilgængelig for byens borgere inden for 15 minutter på cykel eller 5 minutter til fods, hvilket illustreres gennem Paris Kommunes konceptdiagram (se ill. 03).

Drivkraften for at skabe en 15 minutters by i Paris hviler i høj grad på en post-COVID-19 genoprettelse strategi, der skal forbedre borgernes sundhed. Sundhedsaspektet relaterer sig ligeledes til den store mængde af biltrafik i Paris, som var kraftigt reduceret i en periode under COVID-19 nedlukningerne, og i den periode fik flere til at gå og cykle. Derfor er der i Paris’ strategi stort fokus på reduktion af støj og luftforurening og et ønske om at ændre borgernes mobilitetspraksis på lang sigt. Ved at skabe mere plads i gadebilledet til gående og cyklister og mindre plads til individuel bilkørsel, forventes det, at luftforureningen i byen vil falde og dermed øge borgernes sundhed. Ud over sundhed har planen også et stærkt socialt fokus med et ønske om at skabe nye mødesteder i byen. Som en del af byens 2030 mål ønsker Paris også at øge andelen af almenboliger fra 25% til 30%, og derudover er der introduceret et huslejeloft for at håndtere de stigende huslejepriser. I implementeringen af konceptet arbejder Paris kommune med en række tiltag, som hver især spiller en vigtig rolle i implementeringen af 15 minutters byen. Der er her udvalgt en række initiativer fordelt på fire storylines som understøtter den overordnede fortælling om 15 minutters byen i Paris.



III. 03 Paris Kommunes koncept diagram af 15 minutters byen i Paris. © Micaël Des-sin for Paris en Commun

1 15 Minutters Byen er borgerne i centrum

Hverdagslivsperspektivet bliver i Paris hovedsageligt inkluderet i planlægning via et særligt borgerbudget til byens udvikling. I 2017 indførte byen et borgerbudget, hvor Paris' indbyggere kan foreslå idéer og stemmer om, hvad 5% af byens årlige investeringer skal bruges på. Budgettet var i år 2019–2020 tæt på en halv milliard euro, og mere end 2.000 projekter blev indsendt af Paris' borgere. En række processer gennemføres i løbet af året for at kunne udvælge, hvilke projekter der skal implementeres. Det starter med et 'open call', hvor borgernes projekter bliver indsamlet. Efterfølgende afholdes en workshop, hvor projekter med konvergerende forslag f.eks. samme tema, samme sted etc. bliver sammentænkt. Derefter er der høring af de projekter, der kan stemmes om, og til sidst udvælges projekterne via både online og fysisk afstemning. De vindende projekter bliver en del af kommunes budgetforhandlinger og kan efterfølgende igangsættes med tilknytning af de borgere, der har taget initiativet. Borgerbudgettet er et godt eksempel på et tiltag der følger storylinen om 'borgerne i centrum', og giver borgerne engagement i og indflydelse på byens udvikling samtidig med, at det giver Paris Kommune viden om borgernes hverdagsliv og konkrete projekter, som vil forbedre hverdagslivet. Borgerbudgettet giver derfor mulighed for at borgerne bliver hørt og ønsker at tage del i det fællesskab, som Paris ønsker at skabe i byen.

‘15 Minutters Byen styrker den lokale økonomi’

Siden 2004 har Paris Kommune givet det semi-offentlige selskab ‘Semaest’ til opgave at hjælpe med at etablere detailhandel og lokale butikker i kvarterer, der er ramt af manglende funktioner eller monoaktivitet og at sikre tilstedeværelsen af butikker i nye eller ombyggede kvarterer. Dette initiativ har gjort, at der er blevet etableret mere end 650 butikslokaler i Paris til uafhængige butikker såsom lokale fødevarerbutikker, boghandlere, serviceydelser, kunstbutikker, restauranter og caféer etc. (se billeder ill. 04). ‘Semaest’ har fokus på at etablere diverse funktioner for at imødekomme borgernes lokale behov. Paris arbejder også på at styrke lokal produktion af produkter, lokalt forbrug og den lokale beskæftigelse. Paris har introduceret et koncept kaldet ‘Produceret i Paris’ for at promovere lokal produktion af produkter, som bliver forhandlet på lokale markeder. Udover dette bliver der i Paris etableret kontorer til fjernarbejde, så borgere kan arbejde tættere på deres bopæl. For at skabe lokale centre i 15 minutters byens kvarterer har Paris etableret et initiativ, som de kalder ‘borgernes kiosk’, der kan beskrives som lokale folkehuse. Kioskerne er et sted, hvor borgerne kan udveksle oplysninger og tjenester samtidig med, at kioskerne imødekommer den sociale samhørighed gennem støttefunktioner i lokalsamfundet. Disse tiltag spiller en vigtig rolle for at sikre tilstedeværelsen af lokale funktioner, herunder arbejdspladser, i de forskellige kvarterer. De følger alle den samme storyline om at 15 minutters byen styrker den lokale økonomiske aktivitet, hvilket kan være et vigtigt politisk argument i sig selv.



III. 04 Billeder af to butikker som er blevet støttet af programmet.

‘15 Minutters Byen kan pladsen udnyttes bedre, så den kommer alle borgere til gode’

Paris er karakteristisk på grund af sin modernistiske planlægning, som ses tydeligt i de mange historiske bygninger, boulevarder, monumenter, pladser, haver og broer, og en stor del af byens centrum har været udpeget som UNESCOs verdensarv siden 1991. Samtidig er tætheden i Paris allerede høj, men diversiteten skal øges, og derfor fokuserer byen på at udvikle bygninger med blandede funktioner og anvendelse. F.eks. kan boliger blandes med butikker, sundhedscentre med underholdning og kontorer med uddannelse. På denne måde bliver byens private rum omdannet til halvoffentlige rum og lader flere mennesker bruge de allerede eksisterende rum til multifunktionelle formål. Planen er derfor ikke at ombygge alle Paris' 20 arrondissementer for at skabe en 15 minutters by, men at genbruge de allerede eksisterende bygninger og omdanne dem til multifunktionel anvendelse. Dette gøres blandt andet ved at skabe partnerskaber mellem offentlige og private aktører. Denne måde at tænke dobbeltfunktioner i byens rum er allerede påbegyndt i et initiativ, der hedder 'Les Cours Oasis'. Her bliver skolegårde omdannet til lokale parker, der er åbne for kvarterets beboere og besøgende uden for skoletiden, som ses på billederne nedenfor (ill. 05). Skolegårdene bliver dermed et multifunktionelt rum, som kan bruges på alle tidspunkter af døgnet, og ikke blot når skolen er åbent. De omdannede skolegårde skal samtidig fungere som LAR-løsning og skybrudssikring for at forhindre oversvømmelser i området som følge af klimaudfordringerne. De forskellige lokale tiltag, der fremmer multifunktionalitet i både tid og rum, ligger alle inde for den samme storyline, om at udnytte det eksisterende areal bedst muligt og samtidig skabe adgang for flere borgere. I eksemplet hvor skolegårdene åbnes op for offentligheden, kommer den multifunktionelle arealanvendelse borgene til gode i form af lokale rekreative områder, der er en af de seks essentielle sociale funktioner i 15 minutters byen.



Ill. 05 Billeder af initiativet 'Les Cours Oasis'. © Laurent Bourgonne / Ville de Paris.

‘15 Minutters Byen fremmer sundhed og sikker trafik’

Ud over at gøre skolegårdene til lokale parker ser Paris også skolerne som ‘hovedstaden’ i 15 minutters byens kvarterer, og de skal være et sted, hvor der skabes sociale interaktioner og bånd mellem borgerne. Gaderne omkring skolerne gøres ‘børnevenlige’ ved at forbedre fodgænger- og cykelstinet og forbyde biltrafik i skolens åbnings- og lukketid. Paris har et mål om at dække hele byen med cykelstier inden 2026 og for at skabe plads til cykelstierne, skal der fjernes 60.000 parkeringspladser. Som følge af COVID-19 blev der i Paris, fra den ene dag til den anden, opført midlertidige cykelstier, så borgerne kunne transportere sig på cykel frem for at benytte offentlig transport. Vejspor og højresvingsspor forbeholdt til biler blev omdannet til midlertidige cykelstier, og de er efterfølgende gjort permanente (se billeder ill. 06). Ud over at styrke cykelstinet planlægger Paris også at reducere trafikken i byen inden 2024. Dette gør de bl.a. ved at forbyde ikke-væsentlig trafik at køre igennem byen. Paris er omgrænset af ringvejen ‘Boulevard Périphérique’, som er én væsentlig infrastrukturé for bilister, der skal til og fra Paris. Udover at skabe adgang til byen forårsager den befærdede ringvej dog også støj og luftforurening for dem, der bor langs vejen i periferien af Paris. Vejen skaber desuden en fysisk barriere mellem selve byen og forstadskvartererne, og den fungerer som en symbolsk grænse for uligheden mellem forstæderne og det eksklusive Paris. Med mellem 350.000 og 500.000 daglige bilture i Paris spiller den gennemkørende trafik en stor rolle for trængslen og luftforureningen i byen, da halvdelen af rejserne i dag er af denne type. Et eksempel på at ændre prioriteringen af en bildomineret gade er omdannelsen af den 2,75 km lange gade ‘Rue de Rivoli’, som er gået fra at være overbelastet af biler til i stedet at prioritere aktiv grøn mobilitet. Cykelstien er udvidet og fylder på mange dele af strækningen over halvdelen af vejen. Samtidig er bilernes plads blevet reduceret til kun at fylde ét spor (se billeder ill. 06). Tiltagene er her rettet mod at fremme aktiv grøn mobilitet ved bl.a. at allokere plads fra biler til cykler. Selvom tiltagene også forventes at have en effekt på transportens CO₂-udledning, er den storyline tiltagene følger i høj grad koncentreret omkring sundhed og sikker trafik. Fokus er derfor på, hvordan luftforurening og støjgener kan forbedres ved at reducere antallet af biler og samtidig gøre det mere attraktivt at vælge aktiv grøn mobilitet i hverdagen gennem sikre cykelveje. Dette understøttes af byens bycykelsystem ‘Vélib’ Métropole’, som består af både cykler og elcykler og bliver flittigt brugt med op til 215.000 ture pr. dag.



Ill. 06 Billeder af hvordan cykler er blevet prioriteret i Paris ved at allokere plads fra kørebaner til at udbygge cykelstinet.

Opsamling på Paris

De ovenstående tiltag spiller en vigtig rolle i implementeringen af 15 minutters byen i Paris, hvor adgang og nærhed til de seks sociale funktioner gennem aktiv grøn mobilitet er et grundlæggende princip. Det er godt billede på sammenhæng mellem tiltagene og den overordnede vision for byen, samt hvordan de forskellige tiltag bidrager til realiseringen heraf. Samtidig understøtter de fire storylines, som her er fremhævet, den overordnede fortælling om 15 minutters byen i Paris - 'Paris Sammen', som Anne Hidalgo præsenterede i sin politiske genvalgskampagne.

'Paris en Commun'	
Storylines	Initiativer som understøtter storyline
<i>'I 15 Minutters Byen er borgerne i centrum'</i>	• Indførelse af et borgerbudget hvor borgerne har medbestemmelse for hvad 5% af byens årlige investeringer skal bruges på.
<i>'15 Minutters Byen styrker den lokale økonomi'</i>	• 'Semaest', som hjælper lokale forretninger med at etablere sig for at få en mere divers sammensætning af funktioner. • Etablering af lokale folkehuse 'borgernes kiosk'.
<i>'I 15 Minutters Byen kan pladsen udnyttes bedre, så den kommer alle borgere til gode'</i>	• 'Les Cours Oasis', hvor skolegårde som bliver omdannet til multifunktionelt brug.
<i>'15 Minutters Byen fremmer sundhed og sikker trafik'</i>	• Vejareal bliver omdannet til cykelstier, som 'Rue de Rivoli' er et godt eksempel på.

Skema der illustrerer Paris overordnet storytelling, storylines og understøttende initiativer.

PORTLAND



660.000



375 km²



Complete Neighborhoods
(20 minutes by)

Vancouver

●
Portland

10 km

‘Portland som en sund og retfærdig by hvor mennesker kan trives’

Portland er en progressiv nordamerikansk by, der for mere end 10 år siden igangsatte arbejdet med en variant af konceptet om 15 minutters byen igennem strategien ‘The Portland Plan’. Med de fire overordnede kerneprioriteter: velstående, veluddannet, sund og retfærdig har The Portland Plan et stærkt socialt fokus med en fortælling om en by, der ønsker at skabe de bedst mulige rammer for, at alle borgere kan leve ‘gode sunde liv’ gennem en bæredygtig udvikling af byen. Mens flere af de andre cases, der er behandlet i denne rapport, har COVID-19 som udgangspunkt for arbejdet med konceptet, har Portland bevist brugt konceptet som en strategi til både at beskytte miljøet, forbedre folkesundheden og skabe mere levende lokalsamfund. De blev med deres strategi den første by i USA, der vedtog en plan, der har til hensigt at reducere byens CO₂-udledninger, og fremhæver selv deres strategi som ‘anderledes’ og som en plan ‘for mennesker’.

Portlands Complete Neighborhoods

I Portland arbejder man med konceptet, ‘Complete Neighborhoods’, der kan oversættes til ‘komplette kvarterer’, som er et 20 minutters by koncept. Et Complete Neighborhood, skal tilbyde nem adgang til de funktioner og tjenester, som borgerne har brug for i dagligdagen inden for 20 minutters aktiv grøn mobilitet. Der er særligt fokus på at et indbyrdes forbundet netværk af gader, fortove og cykelstier skal sikre nem og sikker adgang og gøre aktiv grøn mobilitet muligt for alle uanset alder og funktionsniveau. Gennem adgang og nærhed søger The Portland Plan at fremme selvforsynende kvarterer ved at placere de væsentligste funktioner inden for 20 minutter til fods eller på cykel i alle kvarterer. Et Complete Neighborhood bør indeholde adgang til sundhedsservices, uddannelse, børnepasning, rekreative muligheder, detailhandel og friske fødevarer. Gennem kort afstand til borgernes basale daglige behov samt forbedrede forhold for gående og cyklister er målet at skabe en lokal og menneskeorienteret by, der er designet til sine beboere. Portland har også udarbejdet en illustration af deres Complete Neighborhoods koncept, se ill. 08.

Complete Neighborhoods er en del af Portlands strategi, som sætter rammen for den fremtidige udvikling af byen frem til 2035. Strategien indeholder tre fokusområder: ‘Thriving Educated Youth’, ‘Economic Prosperity and Affordability’ og ‘A Healthy Connected City’. Strategien har et stærkt socialt fokus, og det overordnede mål er at sikre lighed, sund økonomi, forbedre folkesundheden og skabe offentlige tjenester af høj kvalitet til overkommelige priser. Planen om at skabe Complete Neighborhoods er derfor et vigtigt element i strategien, som gennem offentlige investeringer skal understøtte Portlands ønske om at skabe en sund sammenhængende by, fremme social interaktion og reducere uligheder i befolkningen. Det er derfor helt grundlæggende at kvartererne, gennem blandet anvendelse, kan tilbyde forskellige muligheder for at bo, leve og arbejde.

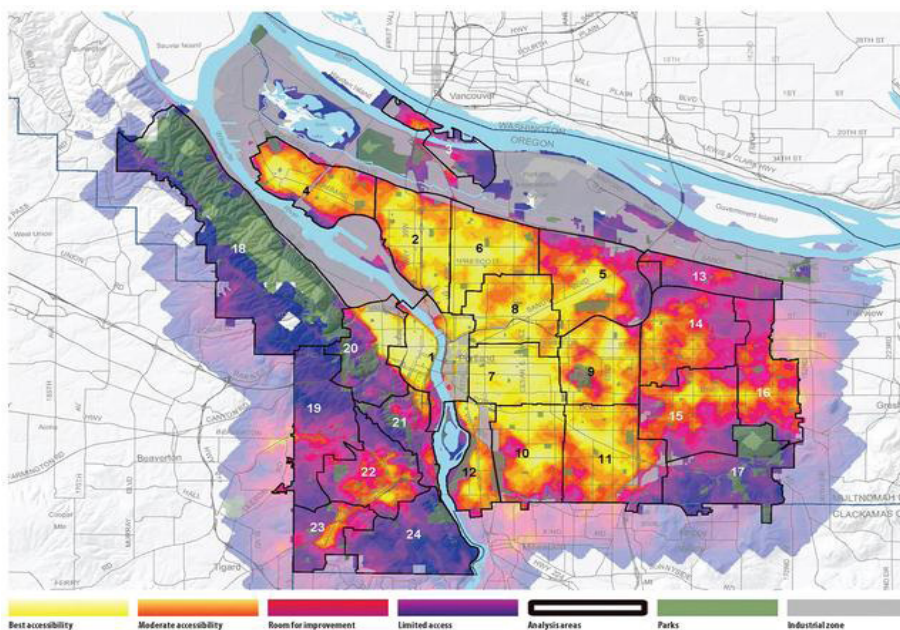
Konceptet om Complete Neighborhoods står på mange måder i skarp kontrast til den amerikanske livsstil og transportmønstre, hvor der i gennemsnit foretages 1.305 ture pr. person i privatbiler om året. De mange bilture har, udover de skadelige miljøpåvirkninger også økonomisk betydning for borgerne i Portland. Beboere i Portlands forstæder bruger i gennemsnit 24% af deres årlige indkomst på biltransport, mens beboere i byområderne i gennemsnit bruger 16%. Portland har derfor som mål, at 80% af borgerne kan gå eller cykle til alle deres ikke-arbejdsrelaterede hverdagsaktiviteter samt at reducere den daglige kørselsafstand pr. indbygger med 30% i forhold til 2008-niveauet. Portland har arbejdet med en række tiltag for at ændre strukturen i byen og skabe rammerne for at kunne etablere Complete Neighborhoods, som er et vigtigt element i Portlands vision og fortælling. De udvalgte initiativer fra Portland er samlet under de tre præsenteret storylines.



III. 08 Portlands illustration af deres 20 minutters by koncept 'Complete Neighborhoods' © City of Portland Bureau of Planning and Sustainability.

'Complete Neighborhoods fremmer retfærdig byudvikling gennem målrettede og målbare indsatser'

Portland har, for at prioritere initiativer og investeringer til implementering af Complete Neighborhoods, oprettet et 20 minutters by indeks for at måle og bestemme tilgængeligheden af faciliteter, services og tjenester i de forskellige kvarterer. Hvis et kvarter opnår en score på 70 eller derover, på en skala fra 0-100, klassificeres det som et relativt Complete Neighborhoods (se ill. 09). De områder der opnår den laveste score, og dermed har mindste udbud og tilgængelighed af funktioner, vil i første omgang blive prioriteret til investeringer. Målet er at gøre det muligt for borgene at få dækket 90% af deres daglige behov, bortset fra arbejde, inden for 20 minutter til fods eller på cykel. Fysiske hindringer for fodgængere såsom floder, kryds, skråninger etc. tages også i betragtning inden for de 20 minutter afstand. Denne storyline knytter sig til idéen om retfærdighed som en af byens kerneprioriteter. Indekset skal sikre, at byens investeringer målrettes de områder der har mest brug for det, med udgangspunkt i målbare evidensbaserede data. Det skal dog understreges, at den faktiske afstand en person kan bevæge sig på 20 minutter afhænger af fysisk formåen og transportmiddel. Indekset skal derfor i højere grad ses som et planlægningsværktøj end et egentligt tiltag.



III. 09 Kortlægning af den nuværende tilgængelighed i Portlands kvarterer ved brug af 20 minutters by indekset. © City of Portland Bureau of Planning and Sustainability.

‘1 Complete Neighborhoods er der lighed og diversitet’

Man er i Portland klar over, at udviklingen af Complete Neighborhoods kan resultere i mere velstående kvarterer med stigende boligpriser og gentrificering til følge. Der er derfor udarbejdet en handlingsplan (‘The Anti-Displacement Action Plan’) i et fællesskab mellem byen og borgerne med det formål at sikre en retfærdig udvikling så fortrængning af beboere, virksomheder og kulturelle organisationer mindskes. Der vil blive udviklet og koordineret strategier for byen for at afbøde og mindske de negative effekter, som de sårbare samfund risikerer at blive udsat for som følge af Portlands vækst, udvikling og offentlige investeringer. Denne storyline knytter sig ligeledes til ideen om en retfærdig by samt økonomisk velstand og overkommelighed, som er en af strategiens tre fokusområder. Da handlingsplanen skal afbøde eventuelle negative konsekvenser ved implementeringen af Complete Neighborhoods, kan den have stor betydning for, hvordan befolkningssammensætning og diversiteten i byens kvarterer vil være, når strategien er helt udrullet.

‘Complete Neighborhoods skaber en sund og forbundet by’

For at fremme aktiv grøn mobilitet, og gøre oplevelsen af at færdes til fods og på cykel bedre, har Portland oprettet ‘The Healthy Connected City Network’. Det har til formål at identificere og klassificere grønne gang- og cykelkorridorer og sikre tilstedeværelsen af fortove, cykelstier, skiltning, et større udvalg af ruter samt god adgang til hyppig offentlig transport af høj kvalitet.

Portland investerer derfor i ny cykelinfrastruktur, hvilket ikke kun betyder forbedring og udvikling af cykelstinetværket, men også implementeringen af et cykeldelingsprogram der skal fremme trafikoverflytning fra bil til cykel i byens centrum. Portlands fokus på aktiv grøn mobilitet skal, udover at reducere den daglige biltransport, fremme den generelle folkesundhed ved at bekæmpe fedme, hjertekarsygdomme, luftvejssygdomme og andre kroniske lidelser. Med et ønske om at 80% af Portlands borgere skal bo i Complete Neighborhoods, er målet, at 70% af pendlere skal cykle, gå, benytte offentlige transportmidler og samkørsels ordninger til arbejde eller helt undgå at transportere sig gennem fjernarbejde inden 2035. Dette tiltag sigter mod at reducere antallet af daglige bilture markant, men følger en storyline der i høj grad fokuserer på borgernes sundhed. Det er altså de sundhedsfremmende aspekter af aktiv grøn mobilitet og den reducerede luftforurening, som følge af færre biler, der bliver lagt vægt på i initiativet. Samtidig ses den ønskede trafikoverflytning også som en måde at reducere borgernes transportomkostninger. Portland anerkender dermed, at mobilitet er en vigtig del af hverdagslivet, og byen forsøger, gennem udbygning af cykel- og ganginfrastrukturen, at fremme alternativer til privatbilisme og dermed gøre det lettere, billigere og sundere at transportere sig mellem hverdagslivets aktiviteter.

Opsamling på Portland

Den overordnede fortælling om Portlands Complete Neighborhoods understøttes af og kommer til udtryk gennem initiativerne i de tre udvalgte storylines. Det er primært de sociale og sundhedsmæssige aspekter, der kommer til udtryk i de forskellige storylines, hvilket også taler ind i Portland selvforståelse som en progressiv nordamerikansk by. Portland adskiller sig fra flere af de andre cases ved at have særlig fokus på målbarhed i forbindelse med implementeringen af deres Complete Neighborhoods koncept for at sikre en mere lige udvikling af byens kvarterer og adgang til funktioner.

‘Portland som en sund og retfærdig by hvor mennesker kan trives’	
Storylines	Initiativer som understøtter storyline
‘Complete Neighborhoods fremmer retfærdig byudvikling gennem målrettede og målbare indsatser’	• Et indeks som måler den nuværende nærhed til funktionerne i kvarterne og bruges som et prioriteringsværktøj.
‘I Complete Neighborhoods er der lighed og diversitet’	• ‘The Anti-Displacement Action Plan’ som er en strategi der skal forhindre ulighed ved stigende boligpriser og gentrificering, når Complete Neighborhoods bliver udviklet.
‘Complete Neighborhoods skaber en sund og forbundet by’	• Fremmer grøn aktiv mobilitet ved at oprette ‘The Healthy Connected City Network’ som identificerer grønne mobilitetskorridorer samt investerer i ny cykel og gang infrastruktur.

Skema der illustrerer Portlands overordnet storytelling, storylines og understøttende initiativer.

MELBOURNE



5.000.000



10.000 km²



20-Minute Neighbourhoods
(20 minutters by)



Melbourne

35 km

‘Melbourne er en by hvor man kan leve lokalt i inkluderende, sunde kvarterer’

I Melbourne påbegyndte man allerede i 2018 arbejdet med konceptet ‘20-Minute Neighborhoods’ (20 minutters kvarterer) i et pilotprojekt, der testede den praktiske implementering af konceptet. Konceptet er en del af en langsigtet byudviklingsstrategi, og bliver brugt som et grundlæggende princip for den samlede visionen for storbyen, og det er et vigtigt element i den samlede udviklingsstrategi for det større Melbourne område og Staten Victoria. Fortællingen om konceptet har et stærkt socialt fokus centreret omkring livskvalitet, frit valg og muligheder for alle borgere. Der lægges i høj grad vægt på hvordan det ‘gode liv’ skabes for borgerne, samtidig med at byens udfordringer med stigende urbanisering og konsekvenser af globale klimaforandringer håndteres. Selvom der ikke bliver lagt skjul på, at en vigtig funktion for 20-Minute Neighborhoods er at reducere det daglige transportbehov, og dermed CO₂-udledningen, er sammenhængen mellem det at leve lokalt med stærke fællesskaber og øget livskvalitet det bærende i fortællingen omkring konceptet. Med en høj grad af borgerinddragelse bliver værdier som medbestemmelse, lighed og retfærdighed centrale i den overordnede vision for fremtidens Melbourne, der opererer med både miljømæssig, økonomisk og social bæredygtighed. Konceptet om 20-Minute Neighborhoods taler derfor på mange måder ind i en forståelse af borgernes hverdagsliv, som yderligere styrkes af den tidsmæssige (20 minutter) og fysiske (800 m) afstand benyttet i konceptet, samt visuelle virkemidler som modeller og figurer der gør konceptet let forståeligt (se ill. 12).

Melbournes 20-Minute Neighbourhoods

Plan Melbourne (2017–2050) er en langsigtet planlægningsstrategi for både det centrale Melbourne, Storbyområdet Melbourne og Staten Victoria, der løber over 35 år. Planen adresserer flere af byen udfordringer, der accelereres af dens voksende befolkning og skal gøre byen mere modstandsdygtig over for miljøpåvirkninger som følge af klimaforandringer f.eks. ekstrem varme, tørke, skovbrande, storme og oversvømmelser, samtidig med at byens kultur, bæredygtighed og livskvalitet bevares og forbedres. Planen er blandt andet udarbejdet på baggrund af undersøgelsen, ‘Places for People’ (2015), som var et indledende studie, der undersøgte leveforholdene i det centrale Melbourne. I Planen introduceres ideen om ‘en by med 20 minutters kvarterer’ som et understøttende princip for realiseringen af byens vision. Konceptet om 20-Minute Neighbourhoods er baseret på idéen om at ‘leve lokalt’, hvor folk kan få opfyldt deres daglige behov inden for 20 minutter tur/retur fra deres hjem til fods, på cykel eller ved brug af den lokale offentlige transport, se ill. 12. Samtidig har konceptet et stærkt fokus på social bæredygtighed i hele byen.

Der er i planen lagt vægt på, at 20-Minute Neighbourhoods skal:

- Være sikre, tilgængelige og forbundne for at optimere aktiv grøn mobilitet for cyklister og fodgængere.
- Tilbyde offentlige rum af høj kvalitet.
- Tilbyde tjenester og services, der understøtter den lokale levevis.
- Lette adgangen til offentlig transport, der forbinder folk til tjenester og services uden for kvartererne, og får folk på arbejde.
- Tilbyde boliger med høj tæthed, der muliggør lokale tjenester og levedygtig offentlig transport.
- Støtte lokale økonomier.



III. 11 Konceptdiagram over hvilke funktioner, som 20 minutters kvartererne skal indeholde. © Plan Melbourne and State Government of Victoria.



III. 12 Konceptdiagram over funktionerne og distancen i meter i 20 minutters kvartererne. © Plan Melbourne and State Government of Victoria.

Ideelt set bør kvartererne tilbyde en bred vifte af bymæssige og sociale funktioner (17 i alt) og fremme et sammenhængende og inkluderende samfund, der forbedrer sundhed og velvære og reducerer rejseomkostninger, trafikpropper og CO₂-emissioner i hele byen, se ill. 11. Et centralt element, der er afgørende for implementeringen af 20-Minute Neighbourhoods, er 'Neighbourhood Activity Centers' (lokale aktivitetscentre). Disse beskrives som 'high streets' - specialiserede strækninger med butikker, caféer, små supermarkeder, servicevirksomheder, offentlige tjenester og services samt offentlige rum, der støtter de omkringliggende samfund og giver lokale arbejdspladser og muligheder for social interaktion og deltagelse i samfundet.

Der er i Plan Melbourne særlig vægt på sikker aktiv grøn mobilitet i kombination med offentlig transport. Dette skal blandt andet fremmes gennem passende designforanstaltninger og udbygning af den eksisterende infrastruktur. F.eks. beskyttede cykelstier, brede gangstier og skole drop-off zoner. Det primære offentlige transportnetværk ses som havende en vigtig rolle for forbindelserne mellem kvartererne, dets aktivitetscentre og mellem bopæl og arbejdspladser i hele Melbourne. Høj tæthed i bebyggelser og blandet anvendelse skal derfor, i særlig grad, prioriteres i forbindelse med det primære offentlige transportnetværk.

Plan Melbourne ledsages af en femårig implementeringsplan, som udgør de strategier for udviklingen af det større Melbourne område, der forankrer tiltag på tværs af statslige ministerier, myndigheder, agenturer og lokale myndigheder. Implementeringen af Plan Melbourne vil blive gennemgået hvert femte år med årlige rapporter og opdateringer. Som en del af implementeringsprocessen er der foretaget flere organisatoriske ændringer i Victorias statslige myndigheds-sammensætning. Ministeriet for Miljø, Land, Vand og Planlægning (DELWP) forbinder alle dele af planlægningen og koordinerer hele Staten Victorias tilgang til implementeringen af Plan Melbourne. Dette gør de sammen med Ministeriet for Job, Distrikter og Regioner (DJPR), Ministeriet for Transport og Victorias Statslige Planlægningsmyndighed (VPA), som tilsammen danner rammen for Plan Melbournes implementering. Plan Melbourne er en omfattende strategi som indeholder mange forskelligartede tiltag der understøtter en bæredygtig udvikling af storbyområdet Melbourne og Staten Victoria. Der er her udvalgt en række initiativer, som er en del af implementeringen af 20-Minute Neighbourhoods, illustreret gennem fire storylines.

'20-Minute Neighbourhoods skaber rum for ophold og bæredygtige transportformer'

Staten Victoria har i forbindelse med Plan Melbourne introduceret en ny tilgang til deres transportplanlægning, kaldet 'Movement and Places' (bevægelse og steder), som udgør en overordnet ramme, der søger at integrere fysisk planlægning og transportplanlægning gennem tre principper: 1) Mennesker først, 2) fokus på resultater og 3) ét system. Grundlæggende er idéen, at gader har flere forskellige funktioner både som transportforbindelser, men også som vigtige steder og destinationer i sig selv. Det betyder, at gadenettet skal afbalanceres, så det fungerer som bevægelseskorridorer, der minimerer rejsetiden og samtidig prioriterer aktive og offentlige transportformer samt lokale offentlige rum, hvor besøgende har lyst til at opholde sig. Initiativet i denne storyline gentænker, hvad gadestrukturen skal kunne tilbyde. I stedet for at tænke en gade som et sted hvor bilerne prioriteres bliver det et rum for bevægelse, hvor menneskerne er i fokus. Dette understøtter det overordnede mål om at reducere CO₂-udledningen og øge livskvaliteten i byen. Samtidig skal de nye 'bevægelseskorridorer' ses som et rum for både bevægelse og ophold, hvilket understøtter ønsket om at bringe de sociale rum tættere på borgerne og medfører reduceret transporttid til de lokale fællesskaber og destinationer.

'1 20-Minute Neighbourhoods er sociale infrastrukturer en forudsætning'

Plan Melbourne skitserer en samlet strategi med henblik på at levere social infrastruktur, der betragtes som et positivt nettoafkast af investeringer, der opvejer omkostningerne ved at stille diverse faciliteter til rådighed. I vækstområder er det vigtigt, at disse faciliteter leveres tidligt i udviklingsprocessen og på de rigtige steder for at støtte opbygningen af et stærkt lokalt fællesskab. I allerede etableret områder bør den eksisterende samfundsinfrastruktur optimeres for at maksimere værdien og udnyttelsen af pladsen bedst muligt. Dette kan f.eks. gøres ved at omdanne tidligere rådhus til biblioteker, anvende midlertidige lokaler og bygninger til lokale aktiviteter, integrere forskellige tjenester ved at placere dem samme sted, samt sikre fleksibilitet i design og planlægning for at imødekomme befolkningsændringer og -behov. Den sociale infrastruktur skal være tilgængelig for alle medlemmer af samfundet, og både den offentlige og private sektor spiller en vigtig rolle i leveringen, driften og vedligeholdelsen af disse. Storylinen skildrer den sociale infrastruktur som en forudsætning for at skabe inkluderende og socialt retfærdige kvarterer i Melbourne. Den understøtter dermed fortællingen om, at 20-Minute Neighbourhoods i Melbourne skal være inkluderende med en retfærdig fordeling af funktioner og services for alle byens borgere.

‘I 20-Minute Neighbourhoods skaber grønne offentlige rum fællesskab og livskvalitet’

Som et vigtigt led i at skabe sunde attraktive 20-Minute Neighbourhoods prioriteres det i Plan Melbourne, at alle medlemmer af samfundet uanset alder, køn, evne eller bopæl er sikret adgang til lokale grønne områder. Etableringen af nye, og udvikling af eksisterende, grønne områder skal derfor ske i samarbejde med lokale borgere for at sikre en retfærdig fordeling i alle kvarterer. Midlertidig anvendelse af tomme områder, samt anvendelse af skolernes arealer efter lukketid, ses som en mulighed for at øge tilgængeligheden og udnytte det offentlige areal bedst muligt. Som led i dette initiativ er der blevet udviklet 50 lokale fælleshaver, og flere er allerede planlagt (se ill. 13). Fælleshaveprojekterne støtter udviklingen af stærke lokale fællesskaber og fremmer lokal fødevarerproduktion samt sikrer lokalt engagement gennem aktiv borgerinddragelse.

Derudover nævnes det også at beplantning med træer langs gader og i parker, der producerer frugt og nødder, som alle kan plukke, er en måde at øge byens grønne præg og den lokale fødevarerproduktion. Med fokus på fællesskab, livskvalitet og borgerinddragelse er denne storyline i god overensstemmelse med Melbournes fortælling om 20-Minute Neighbourhoods' rolle i byen, og initiativerne understøtter kvarterenes inkluderende funktion ved at skabe rum for lokale fællesskaber.



Ill. 13 Billede af en af de i alt 50 lokale fælleshaver. © Plan Melbourne.

‘20-Minute Neighbourhoods tager udgangspunkt i borgernes behov’

I 2018 lancerede Ministeriet for Miljø, Land, Vand og Planlægning (DELWP) et pilotprojekt med implementering af 20-Minute Neighbourhoods i tre forskellige områder. Projektet blev gennemført i partnerskab med ‘The Heart Foundation’, ‘Victoria Walks’, ‘Resilient Melbourne’ og lokale myndigheder, der afprøvede den praktiske implementering af 20-Minute Neighbourhoods forskellige steder i Melbourne. Resultaterne fremhæver, at stedsbaseret planlægning kan være en effektiv tilgang, til at håndtere udfordringerne med at koordinere projekter og borgerinddragelse mellem forskellige ministerier og agenturer. Denne tilgang indebærer en helhedsorienteret koordinering mellem myndigheder på et sted, hvor der kommunikeres åbent med lokalsamfundet for at forstå lokale udfordringer og behov i forskellige områder. Derudover blev en ‘Bottom-up’-tilgang med inddragende planlægningsprocesser, samt lokale partnerskaber og engagement, fundet grundlæggende nødvendigt for projekternes succes og lokalsamfundenes langsigtede engagement. Denne storyline understreger sammenhængen mellem en inkluderende by og inddragende planlægningsprocesser i Melbournes tilgang til den igangværende byudvikling. Udover at sikre at der bliver taget højde for de kontekstspecifikke overvejelser på lokalt plan, kan den høje grad af borgerinddragelse også medvirke til, at hverdagslivets praksisser bliver indtænkt i planlægningen af kvarterene. Derudover har Melbourne med de to indledende studier ‘Places for People’ (2015) og ‘The Local Liveability Study’ (2015) fra starten gjort livskvalitet, med udgangspunkt i det levede liv, til et parameter for byudviklingen. Med en kombination af kvantitative og kvalitative data undersøges, hvordan Melbournes fysiske forandringer har haft direkte indflydelse på borgernes hverdagsliv og forsøger herigennem at gøre livskvalitet målbart.



III. 14 Strathmore er en af de områder som blev inddraget i pilotprojekterne. Her etableret en lokal ungdomsgruppe, ladet ‘Let’s Make A Park’, en pop-up park uden for Strathmore togstation. Den blev lanceret med en gadefest i juni 2018, hvor over 400 mennesker deltog. © Plan Melbourne.

Opsamling på Melbourne

De forskellige storylines, som initiativerne i Melbourne følger, har alle stærke sociale elementer med fokus på inklusion og livskvalitet. De organisatoriske ændringer Melbourne har foretaget i myndighedssammensætningen, for at styrke samarbejdet og koordineringen i planlægningen, bidrager i høj grad til en stærk og sammenhængende fortælling. Derudover skaber de indledende studier, 'Places for People' (2015) og 'The Local Liveability Study' (2015), der undersøger levestandard og livskvalitet, et godt udgangspunkt for at udvikle fortællinger der afspejler befolkningens ønsker.

‘Melbourne er en by hvor man kan leve lokalt i inkluderende, sunde kvarterer’	
Storylines	Initiativer som understøtter storyline
<i>‘20-Minute Neighbourhoods skaber rum for ophold og bæredygtige transportformer’</i>	• En ny tilgang til transportplanlægning kaldet ‘Movement and Places’, som skal ændre forståelsen af gadeplaner til et sted hvor mennesket kommer først med mulighed for både ophold og bevægelse.
<i>‘I 20-Minute Neighbourhoods er sociale infrastrukturer en forudsætning’</i>	• Strategi om at betragte sociale infrastrukturer som en investering med et positivt nettoafkast. • Benytte eksisterende bygninger til social infrastruktur for at skabe lokale fællesskaber for alle borgere.
<i>‘I 20-Minute Neighbourhoods skaber grønne offentlige rum, fællesskab og livskvalitet’</i>	• Etablering af 50 lokale fælleshaver, på baggrund af at mål om at alle skal have adgang til grønne områder. Initiativet fremmer desuden lokale fællesskaber, borgerinddragelse og lokal fødevareproduktion.
<i>‘20-Minute Neighbourhoods tager udgangspunkt i borgernes behov’</i>	• Pilotprojekt som havde til formål at afprøve implementering af 20-Minute Neighbourhoods forskellige steder i Melbourne og hvor det blev en afgørende faktor for succes, at borgerne var med i planlægningsprocessen. • To indledende studier der undersøgte borgernes livskvalitet, og hvordan de fysiske forandringer har haft indflydelse på deres hverdagsliv.

Skema der illustrerer Melbournes overordnet storytelling, storylines og understøttende initiativer.

MILANO



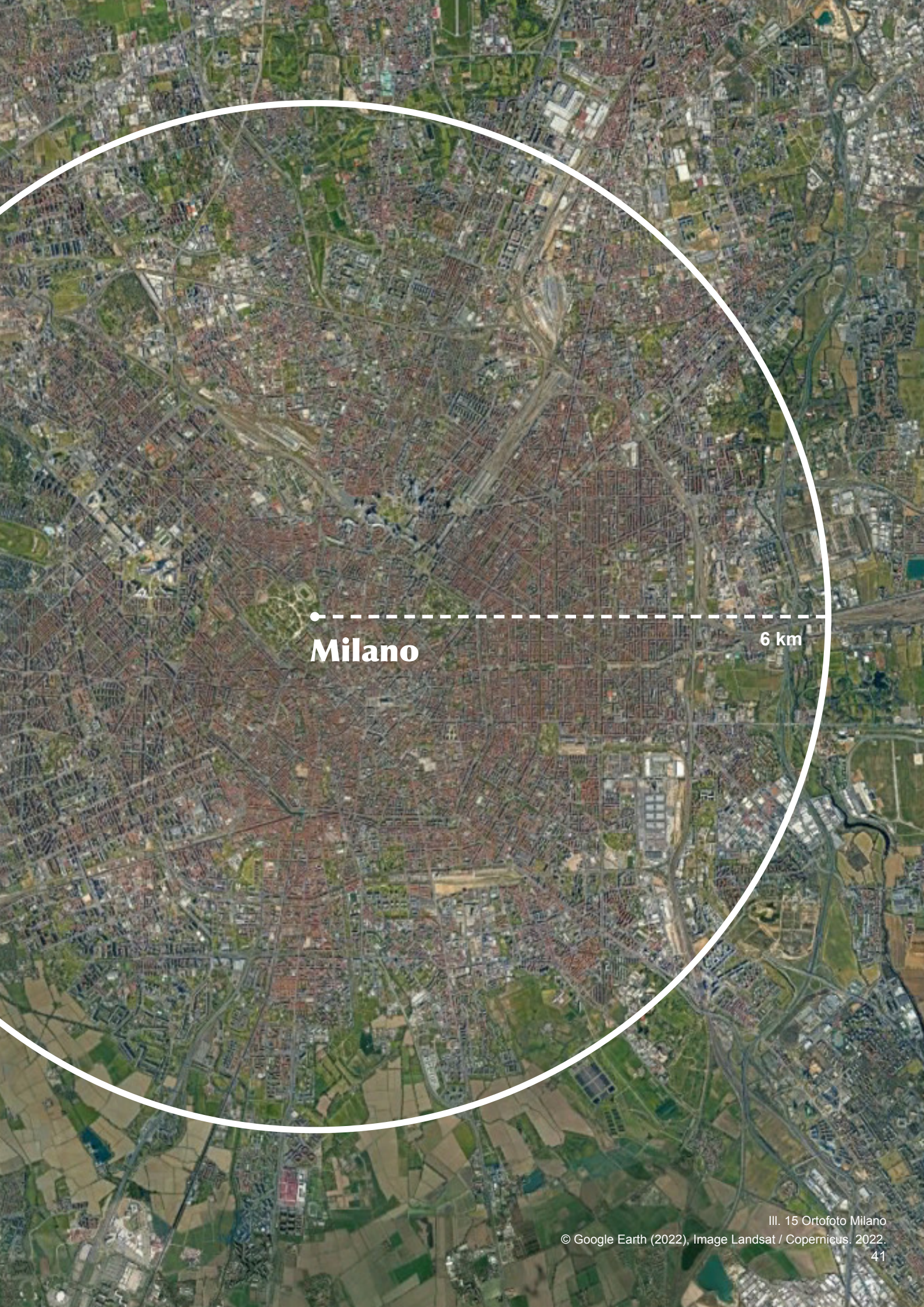
2.200.000



105 km²



15-Minute City



Milano

6 km

‘1 Milano er byen højst 15 minutter væk’

Milano ligger i Lombardiet, som er den tredje mest befolkede region i Europa. Området var et af de første steder som blev ramt af COVID-19 i Europa, og regionen blev hårdt ramt af pandemien. Som reaktion på krisen og for at genoprette byen, samt hjælpe borgerne med at tilpasse sig en ny form for social interaktion og byliv, blev der indført en genopretningsstrategi, som bl.a. indeholder mål for at gøre Milano til en 15 minutters by. Både fortællingen om Milano som en 15 minutters by, og de storylines som initiativerne følger, bygger på Giuseppe Salas politiske genvalgskampagne med flere tematikker og et overordnet mål om at gøre Milano mere forbundet, bæredygtig og social retfærdig. Med overskriften: ‘Milano, nemmere og nemmere’, blev 15 minutters byen et vigtigt element i den politiske fortælling og vision for Milano, hvor Coronapandemien og følgevirkningerne heraf i høj grad var i fokus. Derfor handler fortællingen om konceptet i høj grad om, at Milano skal rejse sig og komme stærkere tilbage fra krisen ved at gentænke, hvordan man bruger og bevæger sig i byen.

15 Minutters Byen i Milano

Arbejdet med 15 minutters byen blev i høj grad iværksat i kraft af de konsekvenser, pandemien havde for Milano og dens økonomi med omfattende restriktioner for borgernes færden og sociale aktiviteter. Det blev her tydeligt, at adgangen til essentielle funktioner og services var meget ulige fordelt i Milanos mange kvarterer. Arbejdet med at udvikle og forbedre uligheder mellem byens centrum og de ydre distrikter, har dog været i gang i længere tid i kraft af en ‘periferiplan’. Med 15 minutters byen er fokus skiftet fra de periferier områder af Milano til at inkludere hele byen startende med de distrikter, der er dårligst stillet og med de største sociale udfordringer. Overgangen til denne tilgang skal sikre at der tages hensyn til de forskellige kvarterers karakteristika og fokuseres på de lokale udfordringer i de enkelte kvarterer. Milano har endnu ikke en egentlig samlet strategi for implementeringen af 15 minutters byen, i stedet er mange af tiltagene beskrevet i byens Corona genoprettelsesplan fra 2020. Det understreges heri, at samarbejdet på tværs af forvaltninger og planlægningsafdelinger skal styrkes i takt med at initiativer relateret til 15 minutters byen gennemføres.

Med konceptet om 15 minutters byen ønsker Milano at sikre adgangen til en lang række private og offentlige funktioner og services inden for 15 minutters aktiv grøn mobilitet, herunder: Indkøbsmuligheder, restauranter og barer, kulturelle tilbud og grønne områder, skoler, sundhedstjenester f.eks. læge og apotek, offentlig transport og andre services som postkontorer og hæveautomater. Derudover er målet også at reducere antallet af bilture i byen til fordel for aktiv grøn mobilitet og offentlig transport, forbedre og øge antallet af grønne områder, fremme lokale fællesskaber samt skabe en mere sammenhængende by gennem fysiske og digitale netværk. Med denne tilgang søger Milano derfor at indfri de oprindelige mål beskrevet i ‘periferiplanen’, men i alle byens distrikter, samt at ruste byen til at kunne håndtere en eventuel fremtidig pandemi med hensyntagen til den lokale økonomi og muligheden for at socialisere på sundhedsmæssig forsvarlig vis. Alt sammen med det overordnede formål at forbedre livskvaliteten og oplevelsen af at besøge og leve i byen. Der er for Milano udvalgt to storylines, der er relevant i forhold til den overordnede vision for byen, og hvor der arbejdes med nogle af de grundlæggende principper for 15 minutters byen.

‘Med 15 Minutters Byen bliver Milano bæredygtigt forbundet’

Milano arbejder aktivt med EU's 'Sustainable Urban Mobility Plan' (SUMP) guidelines, og ombygninger i byen har resulteret i flere tilpasninger af det offentlige transportsystem, der består af busser, sporvogne og trolleybaner, der forbinder byen både inden- og udenfor byområdet samt et metrosystem bestående af fire linjer. Derudover findes også en række delte mobilitetstjenester i det centrale Milano. Milano ønsker fortsat at investere i den offentlige transport for at sikre et effektivt system, der forbinder de forskellige bydele. I et forsøg på at reducere borgernes daglige mobilitetsbehov udrulles forskellige digitaliseringsløsninger, der gennem online-tjenester skal bringe offentlige services tættere på borgerne. Gennem digitale 'borger filer' skal store dele af borgernes kontakt med det offentlige fremover ske via internettet frem for fysisk. Derudover skal det, gennem offentligt tilskud, gøres mere attraktivt at arbejde hjemmefra eller fra fælles kontorpladser for både skoler og virksomheder og dermed reducere presset på byens transportsystem og de offentlige rum. I Milano har arbejdet med at forbedre forbindelserne på tværs af byens 88 distrikter primært været centreret omkring den offentlige transport. Målet har dog også i høj grad været helt at fjerne behovet for mobilitet gennem digitalisering, f.eks. når borgerne skal i kontakt til det offentlige system. Initiativerne følger begge en storyline omkring den forbundne by, der skal gøre hverdagslivets mobilitet nemmere for den enkelte milaneser så 'byen højst er 15 minutter væk'.

‘15 Minutters Byen er byens rum for byens borgere’

Milano arbejder særligt med to initiativer: 'Åbne Pladser' og 'Åbne Gader'. 'Åbne Pladser' har til formål midlertidigt at omdanne parkeringspladser og andre arealer i forbindelse med transitområder til centrale pladser i 15 minutters byens kvarterer. Ideen bag de midlertidige pladser er, at de skal ændre stedets funktion og bringe socialt samvær tilbage i kvarteret. Der er derfor lagt vægt på aktiv borgerinddragelse som en vigtig del af etableringen og udformningen af pladserne. Gennem 'tactical urbanism' og inddragelse af borgere, komitéer og andre organisationer er der udviklet adskillige forslag til nye pladser, hvoraf 15 foreløbigt er blevet etableret. Projektet er meget vellykket, og tilfredshedsundersøgelser viser, at 84% af borgerne gerne så, at de fælles udformede pladser bliver gjort permanente. 'Åbne Gader' er et initiativ, som skal give mere plads til aktive former for mobilitet og skabe et sundt og sikkert cykel- og fodgængernetværk.

Da særligt Milanos gamle bycentrum har en høj densitet, betyder mere plads til aktiv grøn mobilitet også mindre plads til bilen, dog uden at der er ambitioner om at skabe en helt bilfri by. For at skabe sikrere og mere overskuelige veje sænkes den maksimale hastighed for Milanos bytrafiknet fra 50 km/t til 30 km/t. Det forventes, at dette vil reducere biltrafikken i den indre by, CO2-udledninger og forurening og dermed øge kvaliteten af de offentlige rum. For begge initiativer re-designes og omkonfigureres det offentlige rum for at forbedre borgernes sundhed og velvære. Idéen er, at der i hvert af 15 minutters byens kvarterer skal etableres åbne pladser og -gader, hvor fodgænger- og cykelforhold forbedres og social interaktion fremmes. Udviklingen sker hovedsageligt omkring byens skoler og andre steder i kvarterene, som mangler grønne rekreative områder, hvor folk i alle aldre kan lege og motionere. Både de 'Åbne Pladser' og 'Åbne Gader' skal fungere som centrale steder i kvarteret, der er udformet af borgere og forskellige lokale aktører med udgangspunkt i kvarterenes karakteristika og udfordringer. Initiativernes midlertidige karakter gør dem hurtige og lette at etablere med relativt lave omkostninger, se billeder, ill. 16 og 17.

Disse tiltag sigter overordnet mod at forbedre livskvaliteten i byen ved at forbedre forholdene for aktiv grøn mobilitet, reducerer forureningen og gøre plads til socialt samvær i byens rum. Gennem tactical urbanism udvikles områderne i fællesskab med borgerne, hvilket giver mulighed for at tilgodese lokale behov, og at hverdagslivsperspektivet kan indtænkes i planlægningen.

Storylinen for disse tiltag relaterer sig derfor til anvendelsen af det offentlige areal, og hvordan det kan skabe rum for den sociale interaktion og samvær, der på mange måde har været fraværende under COVID-19 pandemien. Fokus er derfor på de muligheder der skabes, når bilen fylder mindre i gadebilledet.



Ill. 16 © Bloomberg Philanthropies
Billeder af initiativet åbne pladser og åbne gader i Milano.



Ill. 17 © Comune di Milano

Opsamling på Milano

De ovenstående storylines arbejder med at ændre arealanvendelsen for at gøre plads til mere bæredygtige mobilitetsformer og øge tilgængeligheden af byens funktioner samt at muliggøre og forbedre social interaktion og samvær i byens rum. Initiativerne taler på denne måde ind i Giuseppe Salas vision 'Milano, nemmere og nemmere', da man ved at styrke forbindelserne i Milano gør byen og dens funktioner mere tilgængelige og 'højst 15 minutter væk'.

'I Milano er byen højst 15 minutter væk'	
Storylines	Initiativer som understøtter storyline
<i>Med 15 Minutters Byen bliver Milano bæredygtigt forbundet'</i>	• Investeringer i den offentlige transportsektor, så byen bliver forbundet med bæredygtige mobilitetstilbud. • Etablering af flere digitale offentlige tjenester så borgernes mobilitetsbehov reduceres og offentlige services bringes tættere på borgerne.
<i>'I 15 Minutters Byen er byens rum for byens borgere'</i>	• 'Åbne Pladser' som gennem tactical urbanism omdanner parkeringspladser til sociale mødesteder, der bringer fællesskaber tættere på borgerne. • 'Åbne Gader' har til formål at ændre prioriteringen i vejstrukturen så der allokeres mere plads til aktiv grøn mobilitet samt skabe et sundt og sikkert cykel- og fodgængernetværk.

Skema der illustrerer Milanos overordnet storytelling, storylines og understøttende initiativer.

BOGOTÁ



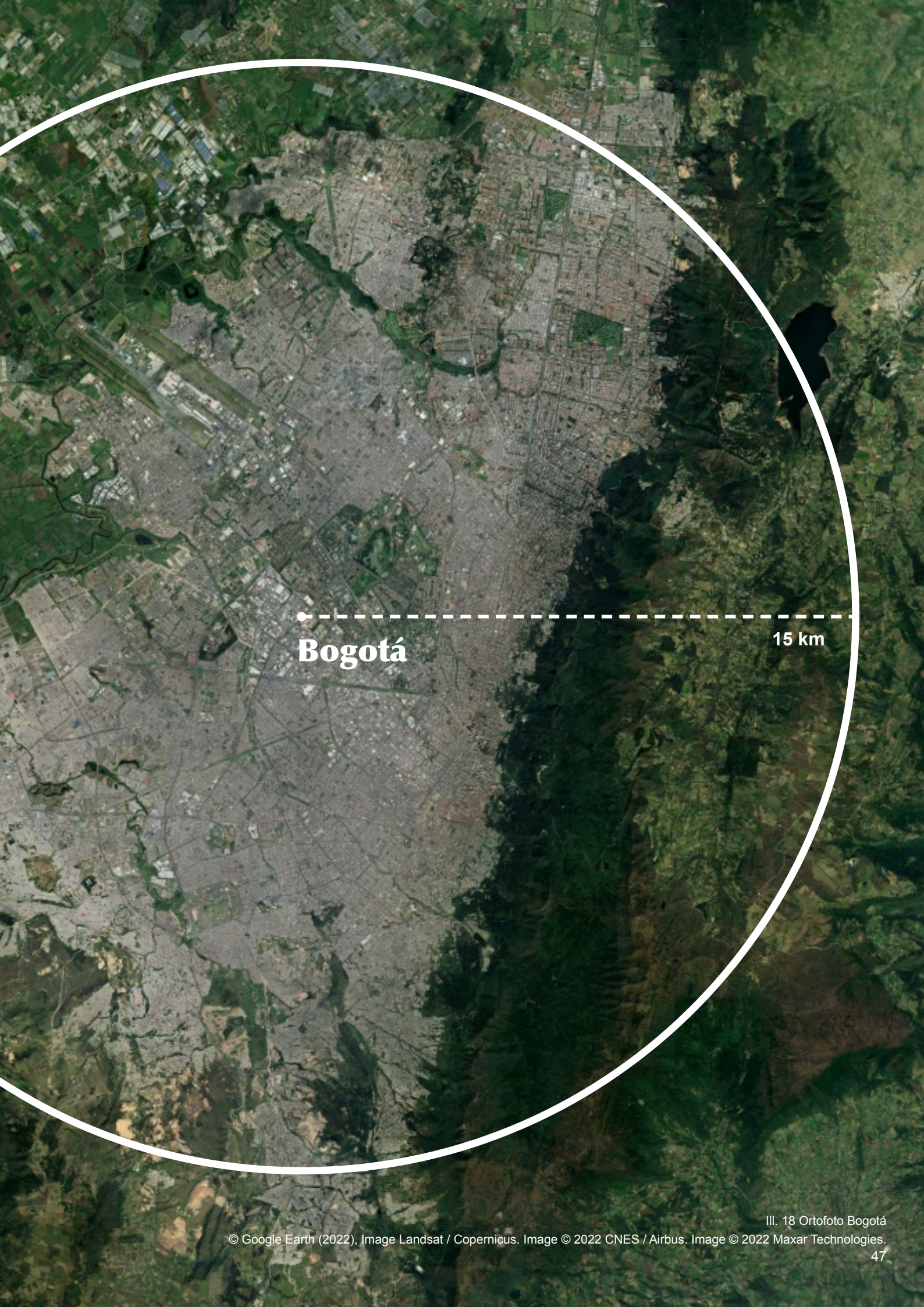
7.400.000



350 km²



Barrios Vitales
(30 minutters by)



• —————
Bogotá

15 km

‘Bogotá er en tilgængelig og blandet by for alle borgere’

Fortællingen i Bogotá handler om at ændre prioriteringen af transportmidler så de færreste, som har råd til en bil, ikke er dem, som har mest plads i gadebilledet. I dag bruger mange borgere i Bogotá op mod to timer på at pendle til og fra arbejde, da arbejdspladser og boliger er ulige fordelt over byen, og det betyder, at byens borgere bruger omkring 30% af deres indkomst på at pendle. Derfor ønskes det at skabe et mere retfærdigt gadebillede, hvor cykler, gang og offentlig transport prioriteres i højere grad. Bogotá har desuden store problemer med luft- og støjforurening og en forringelse af velvære og sundhed på grund af den høje mængde af biltrafik. Med 7,4 millioner indbyggere fordelt over 1.775 km² er der et stort pres på den trafikale infrastruktur, og netop transportudviklingen har været på den offentlige dagsorden i et stykke tid i Bogotá. Omkring 2010 begyndte Bogotá at omlægge byens offentlige transportsystem og implementerede gradvist et nyt integreret offentligt transportsystem. Dette var især vigtigt, da Bogotá i høj grad var en del af en udvikling, hvor infrastruktur til privatbilen var første prioritet, og det offentlige transportsystem blev voldsomt nedprioriteret. Derfor bruges 30 minutters byen i Bogotá, som middel til at skabe social og økonomisk retfærdighed ved at fokusere på, at borgerne ikke har store omkostninger og bruger meget rejsetid på at pendle til arbejde. Konceptet er også brugt som en politisk fortælling i Bogotá, da borgermesteren, Claudia López Hernández, i 2020 gik til valg på at ændre bystrukturen i Bogotá og etablere en grøn korridor, der skulle fremme aktiv grøn mobilitet samt skabe inddragende planlægningsprocesser.

Barrios Vitales i Bogotá

For at håndtere disse problematikker, har Bogotá udviklet en strategi kaldet: ‘Plan de Ordenamiento Territorial’ (POT), som har til formål at nedbryde den funktionsopdelte bystruktur, reducere uligheden mellem byens borgere og fremme bæredygtig udvikling og omstilling. Strategien fokuserer på at skabe ‘Barrios Vitales’, der kan oversættes til ‘vitale kvarterer’. I Bogotá arbejdes der med 30 minutters kvarterer og ifølge borgermester, Claudia López Hernández, er det en realistisk men også ambitiøs plan, da der skal tages højde for Bogotá’s kontekst, hvor f.eks. det kuperede landskab spiller en rolle for, hvordan borgerne kan bevæge sig rundt i byen. Bogotá har et stærkt fokus på at mindske brugen af privatbiler, men pga. byens størrelse og beliggenhed er det lige så vigtigt at tilbyde et godt forbundet kollektivt transportsystem, som at forbedre mulighederne for cykel og gang. Offentlig transport samt cykel og gang er derfor de rejseformer der fokuseres på for at nå byens funktioner indenfor 30 minutter. Bogotá ønsker med denne strategi at centralisere funktioner i hvert kvarter, forbedre den lokale økonomi, reducere pladsen til privatbiler og forurenende køretøjer samt prioritere og øge pladsen for fodgængere og cyklister i kvartererne. Dette skal medføre udviklingen af grønne rekreative områder samt øge det sociale samvær, velvære og sundhed i Bogotá. Nærhed til faciliteter/institutioner (f.eks. skoler, hospitaler, parker), økonomiske strukturer (f.eks. arbejdspladser), offentlige tjenester samt mobilitet og transport betragtes derfor som essentielle. Ideen er, at byens borgere ikke skal rejse på tværs af byen, men i stedet have en kvarterorienteret bystruktur med grønne korridorer mellem de forskellige kvarterer. COVID-19 pandemien fik Bogotá til yderligere at revidere byens mobilitetsplanlægning med etablering af et midlertidigt cykelstinetværk på 76 kilometer som supplement til det allerede eksisterende cykelstinetværk. Dette var ikke mindst for at forbedre luftkvaliteten og reducere presset på det offentlige transportsystem. Bogotá har siden 2020 arbejdet med at skabe Barrios Vitales, som er inkluderende og retfærdige, og fortællingen bliver underbygget af en række initiativer, hvilket er illustreret gennem følgende tre storylines.

‘Barrios Vitales skaber lige og retfærdig adgang til byens funktioner’

For at identificere Bogotás nuværende nærhed til funktioner har de kommunale planlæggere målt nærheden i byens kvarterer. I denne måling er der taget højde for kvarterenes fysiske og geografiske forhold (om der f.eks. er kuperet), afstanden til offentlig transport med aktiv grøn mobilitet og fysiske begrænsninger så som alder og handicap. For at understøtte forskelle i kvarterene kan udvalgte kvarterer blive prioriteret i byens POT-plan. Bogotás Barrios Vitales skal indrettes således, at alle byens borgere har en retfærdig og lige adgang til byens funktioner. Denne storyline afspejler at der er et stort ønske om retfærdighed i Bogotá, hvor alle kvarterer skal have lige adgang til funktioner, men også at de kvarterer som har den ringeste nuværende nærhed til funktionerne, først bliver omdannet til Barrios Vitales.

‘Barrios Vitales er borgernes kvarterer’

Bogotá har etableret en platform, der giver borgerne mulighed for at være med til at skabe deres ‘egne’ Barrios Vitales. Borgerne kan komme med idéer og temaer til at forbedre trafikssikkerheden, genoplive den lokale handel eller fremme kulturlivet i kvarteret. Dette initiativ fokuserer på at inddrage borgerne i byudviklingen ved hjælp af bl.a. ‘tactical urbanism’, så det offentlige rum kan udnyttes til det, borgerne ønsker. For at give borgerne mulighed for at illustrere deres idéer arbejder Bogotá sammen med platformen ‘Streetmix’, der er et designværktøj, som gør det muligt for borgerne at visualisere, hvordan de synes en gade kan ændres til et attraktivt offentligt rum. Borgerne bliver inddraget, når de modtager en indkaldelse til forslag til forbedringer i deres kvarter og får dermed adgang til platformen og værktøjerne. Et eksempel i den forbindelse er, at en gruppe borgere modsatte sig en plan for at udvikle en af de vigtigste hovedfærdselsårer i Bogotá ‘Avenida Séptima’, da de ikke følte sig afspejlet i planerne og mente, at der manglede en inddragelse af de lokale i projektet. Denne storyline afspejler hvordan ikke bare byen, men også byplanlægningen skal være tilgængelig for alle borgere. Ved at anerkende byens kvarterer som borgernes domæne placeres et medansvar, og dermed medindflydelse, på de lokale borgere. Dette kan udover at skabe opbakning til ændringer i de lokale kvarterer, også medvirke til at hverdagslivsperspektivet kan indtænkes i planlægningen.

‘I Barrios Vitales kommer børnene først’

‘Children First’ er et initiativ, der bygger på Bogotás ‘Vision Zero’, som er en vision om, at der ikke bør være nogen dødsfald i trafikken. Derfor ønsker Bogotá at skabe en adfærdsændring hos de yngste i samfundet ved at få dem til at benytte aktiv grøn mobilitet som transportform. Det skal ske ved at fremme aktiv og sikker mobilitet for børn, foretage investeringer i vejinfrastruktur, undervise i god trafikadfærd samt styrke engagementet for børn til at cykle, se billeder ill. 19. Dette sker gennem forskellige initiativer og implementeringer såsom legende workshops for børn, så de kan få et godt forhold til cyklen. Der oprettes ‘skolezoner’, hvor veje omkring skoler udpeges som 30 km/t-zoner, som gøres synligt gennem innovativt design. Derudover bliver der etableret ny infrastruktur som ‘sikre stier’ og ‘skolebaner’ for at gøre områderne omkring skolerne mere overskuelige ved aktiv grøn mobilitet og for at øge sikkerheden og trygheden. I ‘skolebaner’ prioriteres cyklen mellem kl. 6.00 og 8.30 om morgenen. Dette initiativ blev indledt i ‘Suba’-distriktet, hvilket 50.000 mennesker har fået gavn af. Et andet initiativ fra ‘Children First’-programmet er ‘cykelskolen’, som er et projekt, som har været i gang siden 2017, hvor offentlige skoler underviser børn i cykeladfærd og sikre cykelruter. Initiativerne har særligt fokus på trafikssikkerhed for de yngste borgere, men skal i lige så høj grad ses som en måde at præge dem til at etablere sunde bæredygtige mobilitetsvaner, som de kan videreføre senere i livet. Med storylinen ‘børnene først’ bliver den yngste generation dermed et middel til at fremme trafikoverflytning fra bil til aktiv grøn mobilitet på længere sigt, hvilket også stemmer godt overens med Bogotás fortælling om en tilgængelig by for alle borgere.



Ill. 19 Billeder af initiativet ‘children first’ og skolezoner i Bogotá. © Bogotá Programa De Buenas Práctica.

Opsamling på Bogotá

De tre storylines afspejler et ønske om at skabe en by, hvor hver enkel borger føler sig prioriteret, hørt og sikker. Borgerne skal have lige adgang til alle funktioner, uanset hvilket Barrios Vitales de er bosat i, de skal have medbestemmelse over de ændringer, der bliver foretaget i byen, og de skal kunne bevæge sig trygt rundt i byen ved hjælp af aktiv grøn mobilitet. Retfærdighed, indflydelse og lige adgang fylder altså meget i de tre beskrevne storylines, hvilket understøtter den overordnede fortælling i Bogotá om en by, som er tilgængelig for alle, og som tilbyder lige adgang til de essentielle funktioner i hvert Barrios Vitales.

‘Bogotá er en tilgængelig og blandet by for alle borgere’	
Storylines	Initiativer som understøtter storyline
<i>‘Barrios Vitales skaber lige og retfærdig adgang til byens funktioner’</i>	• Identificere den nuværende nærhed til funktioner i kvarterene for at afgøre hvilke kvarterer som skal prioriteres i udviklingen af Barrios Vitales.
<i>‘Barrios Vitales er borgernes kvarterer’</i>	• Borgerne er med til at udvikle deres Barrios Vitales gennem tactical urbanism. • Etablering af et online designværktøj så borgerne kan visualisere, hvordan de synes veje og gader kan blive attraktive.
<i>‘I Barrios Vitales kommer børnene først’</i>	• Initiativ som har til formål at skabe en adfærdssændring for børn i samfundet for at få dem til at benytte aktiv grøn mobilitet som transportform. Det inkluderer en række tiltag så som: forbedre gang og cykelinfrastruktur, undervise børn i god cykelkultur og hvilke ruter som er sikre, samt legende workshops. Derudover er der etableret ‘skolezoner’, ‘sikre stier’ og ‘skolebaner’ som skal sikre at vejene omkring skolerne samt ruterne til skole er trygge.

Skema der illustrerer Bogotá overordnet storytelling, storylines og understøttende initiativer.

15 minutter by konceptet i mindre byer

Indtil videre er arbejdet med konceptet om 15 minutters byen primært sat i værk i hovedstæder og andre større byer verden over. Det betyder dog ikke at konceptet, eller elementer heraf, ikke er relevant for mindre byer. Som konceptet er beskrevet, er der ikke nogen defineret størrelse på en 15 minutters by, og opgaven med at omstille samfundet i en bæredygtig retning og reducere CO2-emmissioner gælder alle byer uanset størrelse. Ifølge Carlos Moreno er det ikke afgørende om det tidsmæssige perspektiv er 15-, 20- eller 30 minutter, da konceptet er fleksibelt og kan tilpasses den lokale kontekst.

Principperne i forhold til indretning af bystrukturen kan derfor være lige så relevante for små byer, når udfordringer med klimaforandringer, segregerede funktioner og befolkningsgrupper, lige adgang til mobilitet og den generelle livskvalitet i byen skal håndteres. Med fokus på at leve lokalt foreslår konceptet nem adgang til essentielle funktioner og en revitalisering af de lokale bymidter. Dette kan ske ved bl.a. ved at integrere funktioner og sikre gode muligheder for sociale, kulturelle og rekreative aktiviteter, som kan være med til at skabe stærke lokale fællesskaber og nabolag.

Multifunktionel brug af bygninger og offentligt rum kan i mange storbyer være nødvendigt på grund af den høje densitet og mangel på plads. I mindre byer hvor pladsmangel ikke nødvendigvis er det største problem, kan multifunktionalitet bringe flere funktioner til bymidten eller andre centrale steder i byen. For at nævne et par eksempler kan skolen bruges til kulturhus eller kulturelle formål uden for åbningstiden, skolegården til offentlig park og legeplads eller tomme butikslokaler til midlertidige fjernarbejdspladser. Samtidig kan forbedrede vilkår for aktive grønne mobilitetsformer være med til at skabe et mere levende bymiljø gennem øget menneskelig aktivitet og gøre det nemmere og mere attraktivt at gå eller cykle.

Der findes endnu ikke eksempler på mindre byer, der har planlagt efter konceptet om 15 minutters byen. Dog findes der en række mindre byer, som har arbejdet med bæredygtig omstilling, der kan relateres til konceptet. På næste side beskrives to eksempler på sådanne byer.

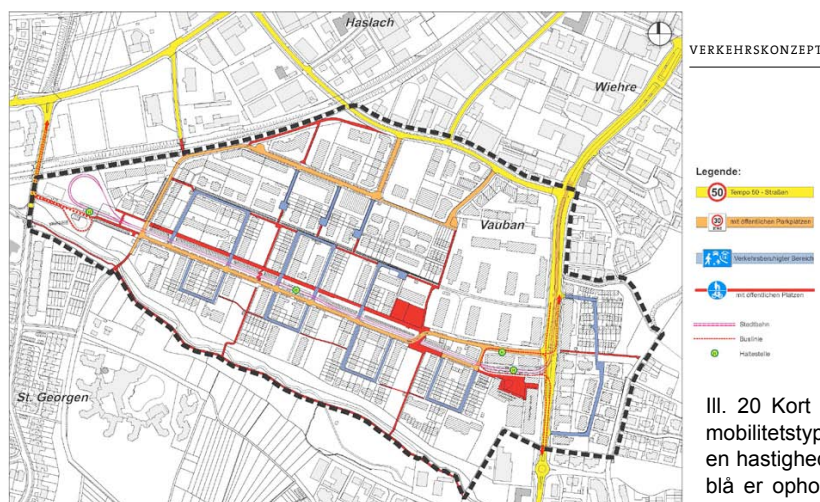
Vauban, Tyskland

‘Eco-friendly living i Vauban’

Vauban er et distrikt i den tyske by Freiburg, der engang har fungeret som en fransk militærbase, men der nu er blevet omdannet til et lille alternativt bysamfund med omkring 5600 indbyggere. Området er blevet bygget op omkring en række principper, hvoraf flere kan relateres til tankegangen om en 15 minutters by. Social diversitet har været et vigtigt omdrejningspunkt, og det er løst ved at tilbyde flere forskellige boligtyper for at tiltrække borgere med forskellig indkomst og alder. Diversitet i borger-sammensætningen er samtidig med til at opretholde essentielle funktioner, som i Vauban er defineret til: Dagligvare butikker, skoler, restauranter, sundhedsservices, fritidsaktiviteter, grønne områder og offentlig transport. Adgang og nærhed til funktioner bliver her, ligesom i 15 minutters byen, set som et vigtigt element i ‘den gode by’, dog uden at de arbejder aktivt med det tidsmæssige aspekt af konceptet.

Et andet princip som går igen i både Vauban og konceptet om 15 minutters byen, og som har betydning for adgangen og følelsen af nærhed til funktioner, er det store fokus på at fremme aktiv grøn mobilitet gennem et forbundet og veludbygget netværk af cykel- og gangstier. For at understøtte dette tages der aktivt stilling til bilens rolle i byen ved at planlægge den øvrige trafik efter bilreducerende principper. Det er ikke forbudt at køre i bil i området, men adgangen er begrænset (se ill. 20). Flere steder er hastighedsbegrænsningen sat ned til 30 km/t eller gå hastighed, og mange gader har ingen offentlige parkeringspladser. Samtidig er der et stort udvalg af delemobilitetsløsninger og gode offentlige transportforbindelser, der tilsammen har medført et betydeligt lavere bilejerskab. Det overordnede mål med disse principper er, ligesom i 15 minutters byen, at skabe sunde bæredygtige kvarterer med høj livskvalitet for alle borgere.

Der har fra den første planlægning af området været et tæt samarbejde mellem de lokale myndigheder og borgerne, organiseret af foreningen ‘Forum Vauban’. Principperne for planlægningen af området blev udviklet i fællesskab, og mange af de tiltag, der er blevet implementeret, bunder i ønsker fra borgerne. Fortællingen om Vauban er derfor ligeledes skabt i fællesskab og ses især i ønsket om at vise, hvordan man kan skabe et bæredygtigt økologisk byområde, med ‘Eco-friendly living’, gennem kollaborativ planlægning. Netop på grund af den holistiske tilgang til bæredygtighed og den høje grad af borgerinddragelse blev projektet tildelt ‘Dubai International Award for Best Practices’ i 2002.

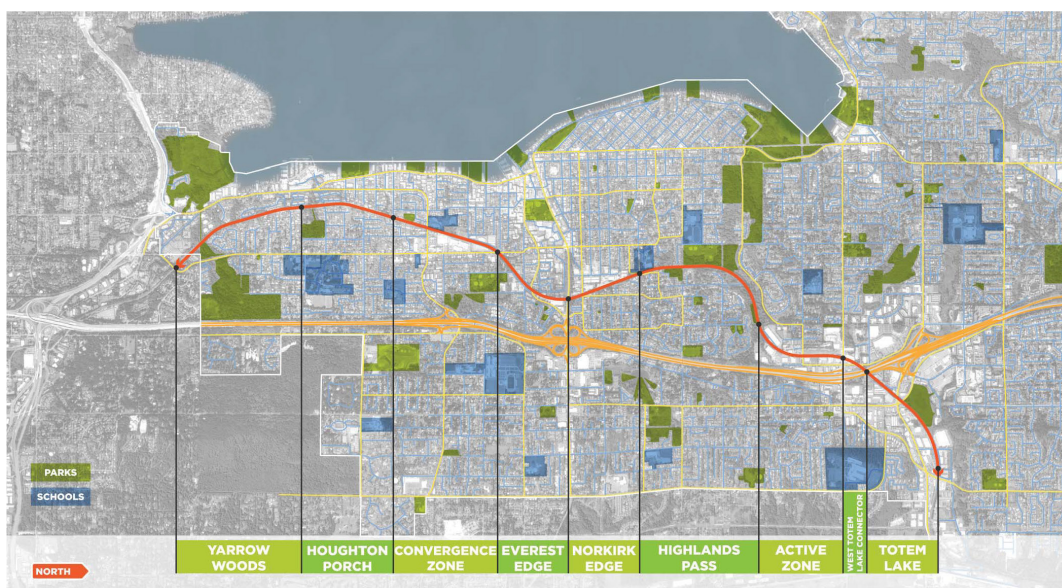


Kirkland, USA

‘Kirkland er en by hvor man kan bo, leve og lege’

I den nordamerikanske by Kirkland, i staten Washington, har man i mere end 15 år arbejdet med konceptet ‘Complete Communities’ (komplette lokalsamfund). Byen, som har omkring 91.000 indbyggere, har derfor i mange år arbejdet hen imod visionen om at skabe stærke bæredygtige lokalsamfund med høj livskvalitet for alle borgere. Konceptet bygger i første omgang på to overordnede principper: alt byudvikling skal inkludere de essentielle funktioner, borgerne har brug for i dagligdagen, og disse skal være tilgængelige inden for gåafstand. Derudover er der fokus på at skabe en høj diversitet i både funktioner og befolkningssammensætning samt på borgerinddragende planlægningsprocesser. Kirklands strategi er siden hen blevet opdateret med et tidsmæssigt perspektiv, hvor 10 minutters kvarterer er blevet introduceret. Målet er derfor nu, at daglige essentielle funktioner er tilgængelige inden for 10 minutters gang.

Byen har derfor prioriteret at udbygge og forbedre infrastrukturen for fodgængere, bl.a. ved at anlægge en grøn korridor på tværs af byen, som forbinder til grønne rekreative områder og byens skoler, se ill. 21. De bilfri fodgængermiljøer skal gøre det sikkert og mere attraktivt at gå særligt for børn og unge. Netop fordelene ved at børn kan transportere sig selv i hverdagen, og de sundhedsmæssige aspekter af aktiv grøn mobilitet, er blevet en vigtig del af den politiske fortælling om visionen for byen. Kirkland bruger, ligesom i de andre casebyer, historiefortælling politisk til at sælge og legitimere visionen om et ‘bæredygtigt forbundet lokalsamfund med høj livskvalitet’ ved at appellere til værdier, der relaterer sig til folks hverdag. Derudover har man, ligesom i Melbourne, styrket samarbejdet mellem de forskellige planlægningsafdelinger for at sikre, at strategien indtænkes og implementeres på tværs af sektorer. Principperne som Kirkland baserer sin byudvikling på, minder på mange måder om dem, vi kender fra 15 minutters byen, selvom det tidsmæssige perspektiv ikke fra starten var en del af strategien.



Ill. 21 Kort over "Cross Kirkland Corridor", som er en gangroute der skaber forbindelse til grønne områder og skoler i byen. På denne måde vil det blive mere trygt og behageligt at gå til funktionerne. Kirkland gør en stor indsats for at skabe en ny kultur, hvor børn går til og fra skole. © City of Kirkland, Washington.

Potentialet ved 15 minutters byen

En af styrkerne ved konceptet om 15 minutters byen er, at det sammentænker håndteringen af flere af de problemer og udfordringer byer globalt set står overfor. Gennem de forskellige principper er det muligt at opnå synergieffekter på tværs af sektorer og indsatsområder og dermed tænke fremtidens bæredygtige byudvikling som et samlet system.

I alle cases, der er behandlet i denne rapport, er aktiv grøn mobilitet et gennemgående element, som hænger uløseligt sammen med princippet om nærhed til essentielle daglige funktioner. Det er altså nærhed og nem adgang til funktioner, der skal gøre det muligt for flere mennesker at vælge aktiv grøn mobilitet i hverdagen. Samtidig ses nærhed til funktioner, og mindre kvarterer i byen, som det der kan fremme social bæredygtighed gennem lokale fællesskaber og samtidig styrke den lokale økonomi.

Motivationen for at fremme aktiv grøn mobilitet varierer fra by til by, men tiltag der fremmer aktiv grøn mobilitet bliver i høj grad set som et middel til at opnå positive effekter på flere forskellige parametre. Det mest åbenlyse formål er selvfølgelig at begrænse CO₂-udledningen fra transportsektoren, men der er også stort fokus på, hvilken betydning det har for at kunne bruge byens rum til sociale aktiviteter med den ekstra fælles plads, der bliver til rådighed.

I Melbourne tager man direkte stilling til spørgsmålet om, hvordan det offentlige areal skal fordeles mellem forskellige transportformer og mennesker baseret på et ønske om at skabe bedre rammer for sociale- og rekreative aktiviteter samt skabe adgang til natur i alle kvarterer. Der allokeres derfor areal, som tidligere var forbeholdt biler, til aktiv grøn mobilitet, offentlig transport og grønne arealer, så gader og veje opfordrer til ophold og i højere grad skaber rammerne for lokale fællesskaber. Kombineret med flere grønne områder og lokale fælleshaver kan dette medvirke

til at reducere befæstningsgraden, hvilket har en positiv effekt, når regnvand skal håndteres, afledes og nedsives. Den generelle folkesundhed er i Portland et vigtigt element i ønsket om at fremme gang, cykel og kombinationsrejser med offentlig transport som et attraktivt alternativ til privatbilisme. Dette vil ligeledes have en positiv effekt på partikelforureningen, hvilket har en stor betydning i Portland, hvor bilen har været altdominerende.

I Bogotá er fokus på at skabe en mere lige adgang til mobilitet i hverdagen. Det skal ses i lyset af den høje grad af uligheder, der er i Columbia. Her ses der, ligesom i Paris og Milano, således også på fordelingen af det offentlige areal, og hvem der har adgang til det. I Bogotá har de et særligt fokus på at give børnene en aktiv rolle i denne forandring. Der findes en lang række studier, der viser, at fysisk aktivitet øger koncentrationsevnen og indlæring, og at mobilitetsvaner der etableres i barndomsårene videreføres i voksenlivet. At børn kan transportere sig selvstændigt, har ligeledes en direkte effekt på organiseringen af borgernes hverdagsliv.

Både i Vauban og Kirkland er den aktive grønne mobilitet relateret til at skabe et nemt, sundt og velfungerende hverdagsliv. Det ses som måden at skabe den bæredygtige by, hvor der er plads til fælles aktiviteter, som det der giver livskvalitet for byens borgere.

Flere af byerne har også et stort fokus på at skabe diversitet i funktioner og befolkningssammensætning. Det er en kendt kritik at omdannelsesprojekter eller byfornyelse fører til gentrificering. I både Portland og Paris er der derfor lavet specifikke strategier for at imødekomme dette ved at skabe retningslinjer for priser på boliger, samt retningslinjer for beboersammensætning.

I alle byer er der skabt en stærk fortælling omkring byomdannelseskonceptet med en vision for, hvordan byen skal skabe rammerne for, at alle borgere kan leve sunde bæredygtige hverdagsliv. Fortællingerne er drevet af ideer om hvad det 'gode liv' indeholder, og der er særligt fokus på tid. Mangel på tid og deraf medfølgende stress har været en gennemgående samfundsproblematik det sidste årti, og således er 15 minutter by konceptets fokus på chrono-urbanism essentielt, når det handler om at skabe byer, hvor det gode liv er i centrum. Det er de tidslige og rummelige aspekter gennem en forståelse af hverdagslivets rytmer, som planlægningen ifølge konceptet om 15 minutters byen skal fokusere på.

I Paris og Bogotá er tid sparet på transport, et vigtigt argument da den tid, ifølge byerne, konverteres til 'værdifuld' tid og bruges på meningsfulde aktiviteter med venner og familie. I Melbourne har fortællingen et stærkt socialt fokus med værdier som lighed, retfærdighed og medbestemmelse som de bærende elementer. Dette er værdier som de fleste mennesker kan se sig selv i, eller ønske mere af. Der bliver på denne måde skabt en fortælling om fremtiden, som de fleste kan relatere til. Samtidig giver konceptet et bud på, hvordan mange af byens problemer

ift. klima og bæredygtighed kan løses, hvilket tilsammen gør fortællingerne overbevisende og mulige for borgere og politikere at støtte op omkring. Der er i de fleste byer fokus på at inddrage borgerne i planlægningsprocessen. Udover at være med til at skabe accept og opbakning til konceptet, er borgerinddragelse også en måde at give borgerne medbestemmelse, ejerskab og ikke mindst mulighed for at hverdagslivet kan indtænkes i planlægningen. Dette er i høj grad relevant, da de ændringer, der er nødvendige for at skabe en 15 minutters by i praksis, skal implementeres i borgernes hverdagsliv.

Mange af de principper der findes i 15 minutters by konceptet er ikke nye i en dansk planlægningssammenhæng. Fokus på at skabe byer for mennesker har været på dagsordenen for mange kommuner gennem det sidste årti. Der hvor konceptet udfordrer den traditionelle danske planlægning, er i håndteringen af de forskellige elementer sideløbende og på tværs af traditionelle fagdiscipliner og forvaltninger. Det er ikke nyt, at det er nødvendigt i forhold til at håndtere klimaforandringer, men det har vist sig at være nemmere sagt en gjort. Potentialet i at arbejde med 15 minutters byen er, at det kræver sammentænkning på tværs af sektorer og institutioner, og at denne sammentrækning i høj grad bliver mulig på grund af den fælles historiefortælling og et internationalt fællesskab.

Referencer

15 minutters byen

Moreno, C.; Allam, Z.; Chabaud, D.; Gall, C.; Pratlong, F. Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities* 2021, 4, 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

Allam Z, Moreno C, Chabaud D, Pratlong F. Proximity-Based Planning and the "15-Minute City": A Sustainable Model for the City of the Future. IDEAS Working Paper Series from RePEc. Published online 2022. doi:10.1007/978-3-030-38948-2

C40 Cities. (2022). How to build back better with a 15-minute city. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US

Storytelling

Throgmorton, J. (1996). Planning as Persuasive Storytelling: The Rhetorical Construction of Chicago's Electric Future. Chicago, IL: University of Chicago Press.

Sandercock, L. (2003). "Out of the Closet: The Importance of Stories and Storytelling in Planning Practice." *Planning Theory Practice* 4 (1): 11–28.

Hajer, & Versteeg, W. (2005). A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 7(3), 175–184. <https://doi.org/10.1080/15239080500339646>

Det nye mobilitetsparadigme

Urry, J. (2000) *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203021613>

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.

Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203446713>

Hverdagsliv

Freudendal-Pedersen, M (2022). *Making Mobilities Matter*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003100515>.

Case: Paris

Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning Eutopia. *Sustainability* (Switzerland), 13(2), 1–25. <https://doi.org/10.3390/su13020928>

Ville de Paris. (2022, May 23). Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité. <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>

Ville de Paris. (2022, June 10). Les cours Oasis. <https://www.paris.fr/pages/les-cours-oasis-7389>

Ville de Paris. (2018). *Paris Resilience Strategy*. The City of Buenos Aires, & C40. (2022). Benchmark - 15-Minute Cities. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Benchmark-15-minute-cities?language=en_US

Case: Portland

City of Portland. (2012). *The Portland Plan*. Prosperous. Educated. Healthy. Equitable. www.pdxplan.com

The City of Buenos Aires, & C40. (2022). Benchmark - 15-Minute Cities. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Benchmark-15-minute-cities?language=en_US

Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning Eutopia. *Sustainability* (Switzerland), 13(2), 1–25. <https://doi.org/10.3390/su13020928>

Case: Melbourne

The State of Victoria, Department of Environment, Land, Water, and Planning (2017). *Plan Melbourne 2017-2050* ISBN 978-1-76047-500-0

The State of Victoria, Department of Environment, Land, Water, and Planning (2019). *Plan Melbourne: five-year implementation plan*

The State of Victoria, Department of Transport (2019). *Movement and places in Victoria* ISBN 978-1-76090-080-9

City of Melbourne (2016). *Places for people: ESTABLISHING A PLATFORM OF EVIDENCE TO SHAPE MELBOURNE'S FUTURE*

The State of Victoria, Department of Environment, Land, Water, and Planning (2019). *20-Minute Neighbourhoods - Creating a more liveable Melbourne* ISBN 978-1-76077-704-3

The State of Victoria, Department of Planning and Community Development (2010). *ACTIVITY CENTRES TOOLKIT: MAKING IT HAPPEN* ISBN 978-1-921607-44-8

Stanly, J. & Stanly, j. (2014). *Achieving the 20-minute city for Melbourne: Turning our city upside down*.

Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning Eutopia. *Sustainability* (Switzerland), 13(2), 1–25. <https://doi.org/10.3390/su13020928>

Case: Milano

Abdelfattah, L., Bazzoni, F., Borovkova, O., Choubassi, R., Deponte, D., Hanson Jonelle, Marconi, M., Presicce, D., & Zuretti, M. (2020). *Living local: Mapping Milan micro-centers*. *Transform Transport - Systematica*. <https://issuu.com/systematica/docs/15-minute-city-milan>

Abdelfattah, L., Deponte, D., & Fossa, G. (2022). The 15-minute city: interpreting the model to bring out urban resiliencies. *Transportation Research Procedia*, 60, 330–337. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.043>

Comune di Milano. (2020). *Piano di Governo del Territorio, Milano 2030 Visione, Costruzione, Strategie, Spazi*.

The City of Buenos Aires, & C40. (2022). Benchmark - 15-Minute Cities. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Benchmark-15-minute-cities?language=en_US

Illustrationer

Marchigiani, E., & Bonfantini, B. (2022). Urban Transition and the Return of Neighbourhood Planning. Questioning the Proximity Syndrome and the 15-Minute City. Sustainability (Switzerland), 14(9). <https://doi.org/10.3390/su14095468>

Pinto, F., & Akhavan, M. (2021). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making "Milan 15-minutes city." European Transport - Trasporti Europei, 85. <https://doi.org/10.48295/ET.2021.85.12>

Case: Bogotá

Alcaldía mayor de Bogotá. (2021). Plan de Ordenamiento Territorial, Bogotá Reverdece 2022-2035, Document Abstract (translation).

Alcaldía de Bogotá D.C. (2021). POT - Bogotá Greens 2022 - 2035. Bogota. Retrieved September 20, 2022, from <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/pot-bogota-reverdece-2022-2035/articulo-del-pot-bogota-reverdece-2022-2035>

The City of Buenos Aires, & C40. (2022). Benchmark - 15-Minute Cities. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Benchmark-15-minute-cities?language=en_US

Sáenz Laverde, G. (2020, September 23). Mayor Claudia López spoke about her plan to build a 30 minute city. Alcaldía de Bogotá D.C. <https://bogota.gov.co/en/international/mayor-claudia-lopez-spoke-about-her-plan-build-30-minute-city>

Urban Sustainability Exchange. (n.d.). Children First. Retrieved September 26, 2022, from <https://use.metropolis.org/case-studies/children-first#casestudydetail>

Mindre byer

Coates, G. J. (2013). The sustainable Urban district of vauban in Freiburg, Germany. International Journal of Design and Nature and Ecodynamics, 8(4), 265–286. <https://doi.org/10.2495/DNE-V8-N4-265-286>

Freiburg im Breisgau. (n.d.). Verkehrskonzept. Retrieved October 14, 2022, from <https://www.freiburg.de/pb/208744.html>

Stadtteil Vauban. (n.d.). Traffic. Retrieved November 18, 2022, from <https://stadtteil-vauban.de/en/traffic/>

City of Kirkland. (n.d.). 10 Minute Neighborhood Analysis. Retrieved October 19, 2022, from <https://www.kirklandwa.gov/Government/Departments/Planning-and-Building/10-Minute-Neighborhood-Analysis>

City of Kirkland. (2021). Kirkland Comprehensive Plan. Code Publishing Company. <https://www.codepublishing.com/WA/Kirkland/html/KirklandCPNT.html>

Forside: Egen illustration.

III. 01 Egen illustration.

III. 02 © Google Earth (2022), Image Landsat / Copernicus. 2022.

III. 03 © Micaël Dessin for Paris en Commun.

III. 04 Egen billeder.

III. 05 © Laurent Bourgogne / Ville de Paris.

III. 06 Egen billeder.

III. 07 © Google Earth (2022), Image Landsat / Copernicus. 2022.

III. 08 © City of Portland Bureau of Planning and Sustainability.

III. 09 © City of Portland Bureau of Planning and Sustainability.

III. 10 © Google Earth (2022), Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO. Image Landsat / Copernicus. Image © 2022 TerraMetrics.

III. 11 © Plan Melbourne and State Government of Victoria.

III. 12 © Plan Melbourne and State Government of Victoria.

III. 13 © Plan Melbourne.

III. 14 © Plan Melbourne.

III. 15 © Google Earth (2022), Image Landsat / Copernicus. 2022

III. 16 © Bloomberg Philanthropies.

III. 17 © Comune di Milano.

III. 18 © Google Earth (2022), Image Landsat / Copernicus. Image © 2022 CNES / Airbus. Image © 2022 Maxar Technologies.

III. 19 © Bogotá Programa De Buenas Práctica.

III. 20 © Stadt Freiburg im Breisgau.

III. 21 © City of Kirkland, Washington.

